9e Année ▰ No 404 — 50 centimes. — 16 Juin 1906 ▰ Tous les Samedi

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro : *LE GRAND PRIX DE PARIS*

SPEARMINT, monté par B. DILLON

Vainqueur du Grand Prix de Paris.

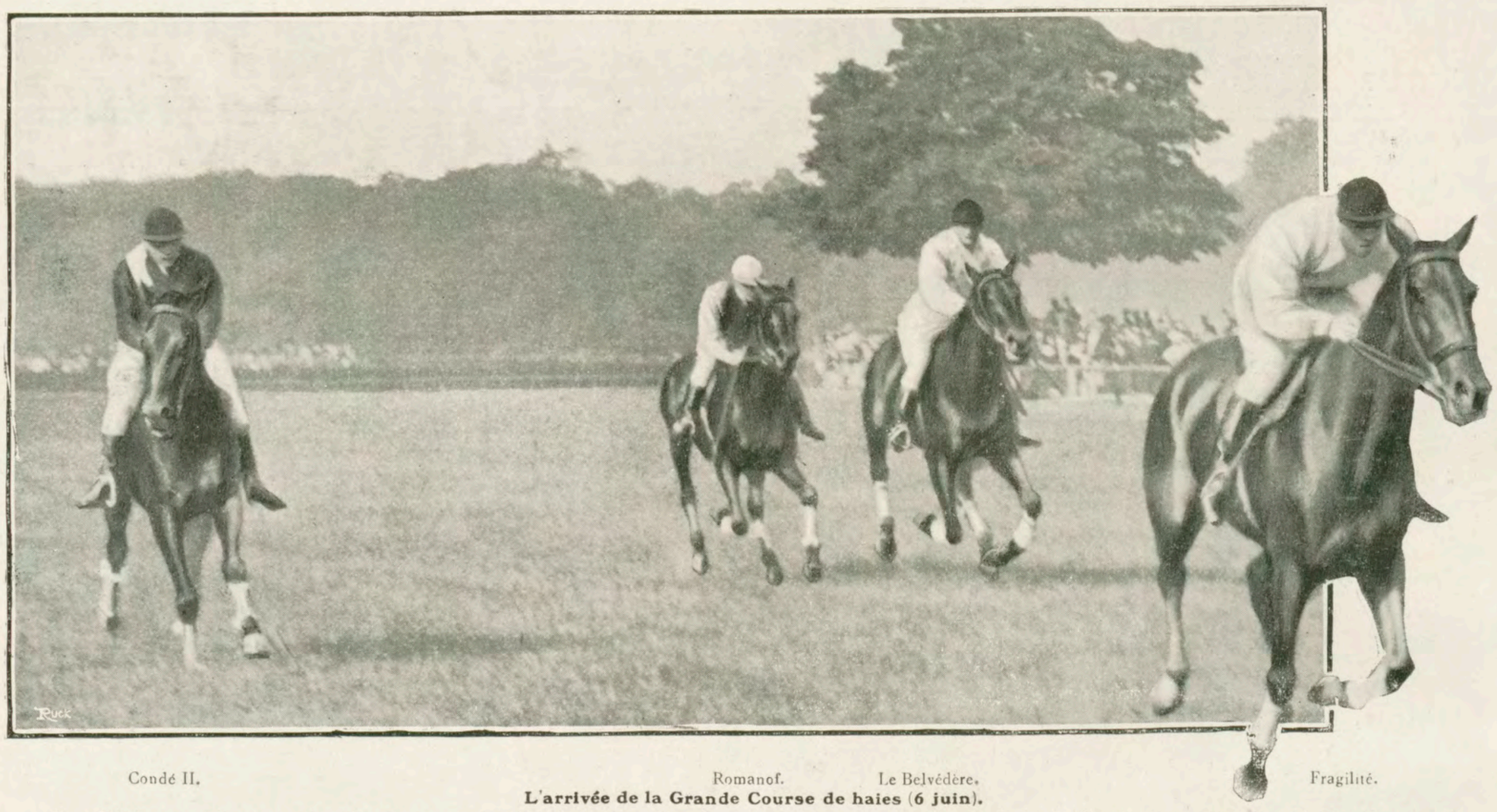
(Voir pages 445, 454 et 455.)

Abonnements :
Paris et Départements .. .. 24 fr.
Étranger .. .. 28 fr.
Changement d'adresse : 6 fr. 75

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ▰ Fermes & Châteaux ▰ Femina
Musica ▰ Jeunesse ▰ La Vie au Grand Air
9 et 11, Avenue de l'Opéra ℳ Paris

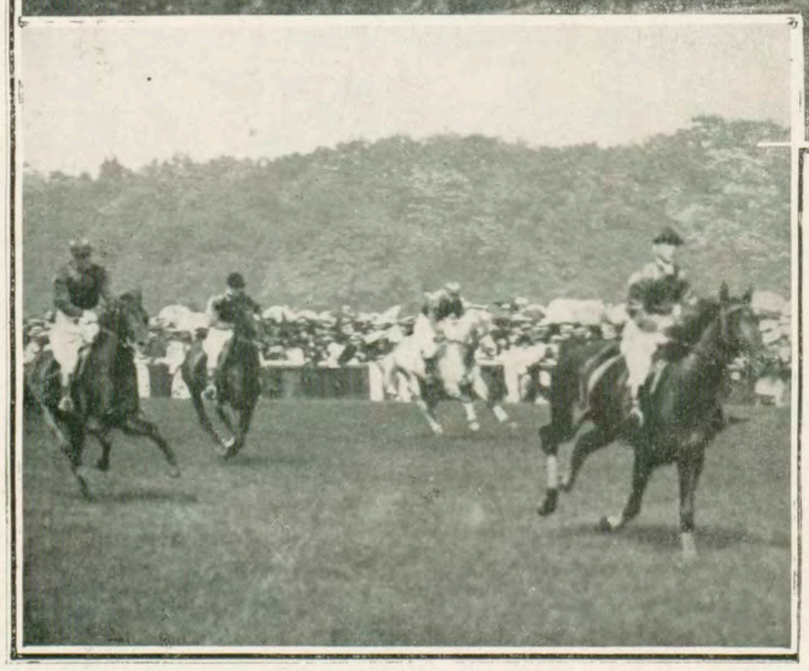
Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

La Grande Course de Haies et le Prix des Drags



L'arrivée de la Grande Course de haies (6 juin).

Fragilité, montée avec sûreté par son propriétaire, Woodland, arrive avec une avance de trois longueurs sur Condé II. Il y avait treize partants. La course de Fragilité est d'autant plus méritoire que cette jument avait terminé troisième dans le Grand Steeple, trois jours auparavant.



L'arrivée du Prix des Drags (8 juin).

Violon II, à M. Douvreleur, monté par Day, passe le poteau avec deux longueurs et demie sur Matsouyé, Frisquet, Crémant et Planète.

Plaques Lumière.

La haie des tribunes dans la Grande Course de haies.

Fragilité, à Percy Woodland, saute la haie avec une certaine avance sur ses adversaires, avance qu'elle augmentera jusqu'à l'arrivée.

Commencée par le Grand Steeple, terminée par le Grand-Prix, la Grande Semaine a comporté entre temps quelques épreuves importantes. Le 6 juin ce fut la Grande Course de haies, le 8 la journée des Drags.

La première a donné lieu à une victoire inattendue. Fragilité, qui ne devait pas partir, qui n'était même pas donnée comme partant douteux par les journaux spéciaux, était trouvée en bon état et remise de ses fatigues du Grand Steeple par son propriétaire le matin de la course. Woodland dut se réjouir d'avoir pris cette décision, car il fit passer le poteau à sa jument avec trois longueurs sur Condé II.

Quant au Prix des Drags, il revint à Violon II, qui battit facilement Matsouyé.

Le Prix Soliman, disputé le même jour, et qui est une sorte de " consolation " de la Grande Course de Haies comme le Prix des Drags l'est du Grand Steeple revint à Condé II.

En somme, ces trois importantes épreuves furent une compensation aux efforts des trois glorieux vaincus de la grande épreuve d'Auteuil.

J. M.

LE TOUR DE FRANCE

Par C. FAROUX

Le Tour de France a mis en valeur les remarquables qualités des voiturettes et prouvé que le véhicule démocratique était complètement au point. Les motocyclettes tiers de litre ont fait excellente figure, et les motocyclettes légères ont paru un peu faibles. Quant aux tri-cars, ils ont confirmé les espérances que leur apparition avait fait naître.

Quinze jours ont passé depuis l'étape finale du Tour de France pour automobiles démocratiques organisé par l'Auto-Cycle Club de France, avec le concours de notre confrère Les *Sports*. J'ai déja dit tout le bien que je pensais de cette épreuve, et tous ceux qui ont un réel souci des intérêts et de l'avenir de l'industrie automobi'e française ne peuvent qu'applaudir à ces concours utilitaires.

Les vainqueurs Rappelons brièvement que les concurrents du Tour de France étaient partagés en quatre catégories :

Motocyclettes légères ; Motocyclettes tiers de litre, c'est-à-dire d'une cylindrée au plus égale à 333 centimètres cubes ; Tri-cars ; Voiturettes.

Les vainqueurs respectifs ont été :

Contant, sur motocyclette Alcyon.

Cissac, sur motocyclette Peugeot.

Schweitzer, sur tri-car Austral.

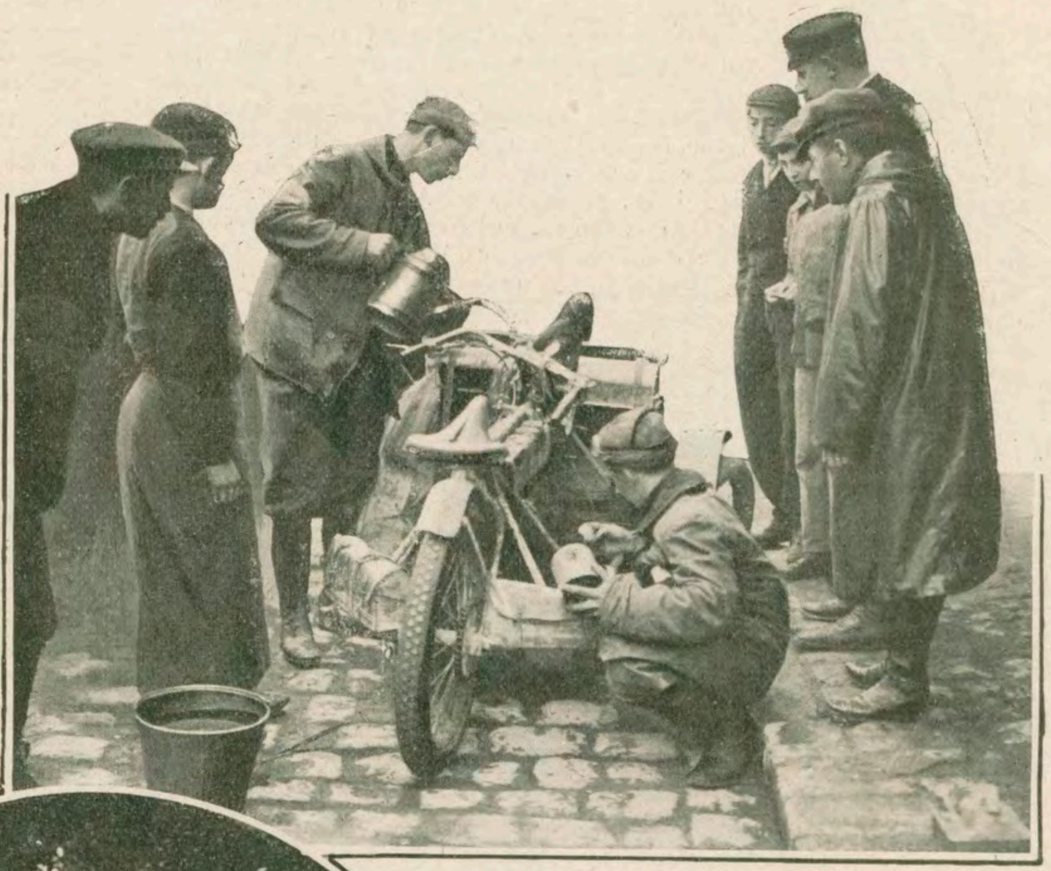
Barriaux, sur voiturette Vulpes.

Ce sont là des noms habitués des palmarès, aussi bien sur cette longue et dure épreuve, les remarquables qualités de mécaniciens que possèdent ces quatre hommes devaient leur assurer la victoire.

La marque Alcyon, toujours active et énergique, se trouve ainsi mise en plein relief. Le succès des tiers de litre Peugeot, dont les deux conducteurs Cissac et Giuppone, finissent en tête du classement, et l'un d'eux sans aucune pénalisation, n'est pas de ceux qui surprennent. Les grands constructeurs de Valentigney nous ont habitués à ces prouesses.

Austral est en passe de devenir le Panhard des tri-cars : Ces remarquables petits engins ont toujours fait preuve d'une régularité, et d'une tenue sur la route qui feraient envie à bien des voitures. On se souvient sans doute qu'ils s'étaient révélés au concours de Tri-cars organisé par l'*Auto* en septembre 1904 : Ils ont marché depuis de victoires en victoires.

Barriaux, enfin, fait triompher la Vulpes. Il s'agit ici encore d'une jeune marque vieille d'un an à peine. Elle a conquis rapidement une situation enviable. Sa construction est intelligemment comprise, son rendement global est bon, enfin un choix scrupuleux des matériaux lui permet d'espérer un brillant avenir sportif et commercial. On sait d'ailleurs que, non contente de triompher d'une manière à peu près constante dans les épreuves réservées aux catégories légères, la marque Vulpes a décidé d'engager un racer dans le Grand-Prix de l'Automobile-club de France.



Au départ d'Amiens.
Antonini fait le plein de son réservoir avant d'accomplir la treizième et dernière étape.

Barenton arrive premier à Reims.
Comme dans toutes les autres étapes, Schweitzer est arrivé au contrôle en dedans du temps fixé. Il a terminé sans pénalisation.

La vérification à l'arrivée.
A la porte Maillot, les moteurs étaient démontés et les poinçons placés au départ vérifiés. M. Lagarrigue, un des contrôleurs, vérifie le moteur de M. Pellegrin, arrivé sans pénalisation sur une voiturette de Dion. *Pneumatiques* Dunlop.

Quelques réflexions Ce juste tribut d'hommages rendu aux vainqueurs des diverses classes, il convient de tirer de cette intéressante épreuve, les renseignements qu'elle paraît comporter.

Tous les honneurs semblent être pour les voiturettes. Elles ont toutes quatre, la Vulpes, deux de Dion-Bouton, et une Fouillaron, parcouru les 2.500 kilomètres de l'itinéraire en respectant la clause des 30 kilomètres de moyenne horaire : J'entends 30 de moyenne sur toutes les sections et non sur l'ensemble du parcours, ce qui est on le conçoit, d'autant plus dur que les sections ont une moindre longueur.

J'ai rendu plus haut à la Vulpes de Barriaux la justice qu'elle méritait : mais les trois autres voiturettes concurrentes n'ont, elles non plus, encouru aucune pénalisation — on ne saurait, en effet, tenir compte des 2 points que perdit la Fouillaron pour une insignifiante erreur de parcours. — Le classement dans la catégorie dut être fait par la comparaison des vitesses en palier et sur l'ascension du classique Ventoux.

Les populaires de Dion nous ont trop accoutumés à leur impeccable régularité pour que nous soyons surpris de leur belle tenue dans l'ensemble.

La vitesse moyenne de 30 kilomètres à l'heure, nous avons eu l'occasion de le constater et de le dire, à l'occasion de la Coupe d'Or de Milan, n'est pas facile à conserver pendant treize jours de suite, sur des parcours aussi variés et souvent aussi accidentés que ceux que présentait le Tour de France. Or, chaque jour, les voiturettes furent en avance sur leur horaire fixé. C'est bien là la meilleure preuve de régularité qu'on puisse demander à un véhicule destiné à faire un service quotidien, comme celui d'un médecin, par exemple.

Les motocyclettes légères finissent toutes pénalisées : preuve irréfutable que ce petit engin est relativement insuffisant pour les longues randonnées : Nos touristes les plus raisonnables exigent aujourd'hui le 30 à l'heure et si des professionnels du guidon et du petit moteur n'ont pu l'atteindre dans des conditions favorables, en somme, c'est que la puissance motrice est insuffisante. Néanmoins, toutes proportions gardées, les marques engagées ont réalisé intrinsèquement de belles performances.

A l'inverse des précédentes, les types tiers de litre, dont le moteur peut développer 4 chevaux en certaines circonstances, ont fait excellente figure : en particulier, les deux Peugeot, type T. D. F., et comme je le

disais en débutant, Cissac, le vainqueur de la catégorie, réussit cet exploit de n'encourir aucune pénalisation.

Restent les tri-cars. Quand j'ai eu, l'an dernier, l'idée d'organiser une épreuve qui permît à ce nouveau véhicule de se faire connaître du grand public, je ne pensais certes pas qu'il connaîtrait un développement aussi rapide. Notez qu'il permet de faire de la route dans des conditions suffisamment confortables : peut-être nos types français manquent-ils un peu d'esthétique, mais tout cela se tassera et finira par conquérir sa forme définitive. Félicitons les Austral, non seulement de leur victoire, mais encore d'avoir réussi si bellement l'escalade du Ventoux.

Conclusions Je ne saurais mieux conclure qu'en empruntant à mon confrère Georges Le Roy les lignes suivantes :

« Si le Tour de France a démontré la valeur des véhicules qui y ont participé, il a mis aussi en relief les qualités diverses des hommes à qui ils ont été confiés. Dussé-je être le seul de mon avis, je persiste à penser que toute une école est à créer pour former des conducteurs aptes à défendre avec une intelligence complète de la situation, leurs chances dans les grandes épreuves de tourisme. Deux sciences formeront un homme complet dans le genre : la science de la voiture et la science de la route.

« Je mets en fait que certains véhicules ont été pénalisés par la seule faute de leurs conducteurs. Ignorance? Non. Manque d'énergie ? Encore moins. Incapacité ? Pas du tout.

« Alors, quoi ?

« La confusion qui, dans leur esprit, leur montre la route et la piste comme une même chose. J'ai entendu certain concurrent se plaindre amèrement à l'arrivée que, sur les deux cents et quelques kilomètres de l'étape il avait rencontré 300 mètres de cailloux et quelques boursouflures sur la route ! Il leur aurait fallu un billard recouvert d'un tapis — et bien uni encore — pendant les 2.600 kilomètres du Tour de France. Mais ceci n'est rien. Après vingt-quatre heures de course, un très grand nombre de nos concurrents, qui n'avaient plus aucun des documents nécessaires pour se guider marchaient à l'aventure.

« Ils poussaient leur machine, pleins gaz, toute l'avance (tout ce que vous voudrez en un mot), sans savoir seulement si la route où ils allaient était la bonne. Tête baissée, les yeux fixés sur le sol, leur seul souci était d'avancer. Où ? Peu importait.

« Du courage, des connaissances mécaniques, de l'endurance, tous nos concurrents du Tour de France en ont eu à revendre. Sous ce rapport, ils méritent sans réserve des éloges.

« Touristes, ils ne préparent pas leur itinéraire ; comme chauffeurs ils préparent leurs véhicules. Et c'est là l'erreur.

« Dans toute chose, même la plus simple, il y a une part énorme d'initiative, qui est le propre de chaque homme qui défend sa chance dans une épreuve sportive. Et combien en est-il qui ont dépensé des trésors d'énergie qu'ils auraient pu économiser s'ils avaient « étudié un peu leur affaire » au lieu de partir à l'aveuglette. »

Et voici terminée une épreuve qu'il faut souhaiter, dans l'intérêt bien compris de l'industrie automobile, voir demeurer classique.

C. Faroux.

Le démontage après 2.600 kilomètres.

A la Porte-Maillot, les concurrents devaient faire visiter leur moteur. Barriaux, arrivé premier, procède au démontage avec l'aide de son mécanicien Collomb.

Les effusions de l'arrivée.

Cissac, premier des motocyclettes, est reçu à la Porte-Maillot par sa femme et sa famille.

Le contrôle d'Amiens.

L'arrivée à Amiens se faisait devant l'Exposition. Les véhicules des concurrents y furent exposés pendant la journée du samedi et devant eux défila toute la population amiénoise.

LES VÉHICULES INDUSTRIELS

Après les poids légers les poids lourds — De Paris à Tourcoing

Les semaines se suivent, les spectacles automobiles se succèdent en changeant d'aspect. A peine le Tour de France terminé, voici venir le Concours des Véhicules industriels. La grosse artillerie et le train des équipages succèdent à la cavalerie légère. Et cependant, on rencontre dans les deux armes les mêmes combattants. C'est ainsi que les petits tri-cars qui viennent d'accomplir si gaillardement leurs 2.600 kilomètres autour de la France, sont aussitôt repartis pour les routes du Nord, leur voyageur d'avant remplacé, cette fois, par des paniers ou des caisses, emportant un nombre respectable de kilos de marchandises. A côté de ces diminutifs de poids lourds, nous avons vu les voitures de transport en commun, les omnibus à 12 et à 30 places, les lourds camions transportant de 1.000 à 5.000 kilos, et une très curieuse voiture, véritable glacière ambulante, dont le poids total atteint 7.000 kilos et destinée à transporter du lait à l'abri des élévations de température. Une autre curiosité du concours a été le camion à six roues, monumentale machine, dont l'avant-train est monté sur un boggie.

Tous ont à accomplir un pénible itinéraire sur les routes accidentées de l'Oise et les durs pavés du Nord pour aboutir à Tourcoing où ils figurent à l'exposition et ne peuvent manquer d'attirer l'attention des industriels de la région, pour lesquels les lourds charrois, betteraves, charbon, etc., sont indispensables. C'est bien pour cela que les organisateurs ont choisi, avec juste raison, la région industrielle du Nord pour théâtre de ce concours. L'armée trouvera aussi son intérêt dans les progrès des poids lourds automobiles. Aussi le ministre de la Guerre avait-il désigné deux délégués : le commandant d'artillerie Bro, et le capitaine d'infanterie Enaux, pour suivre le concours M.V.

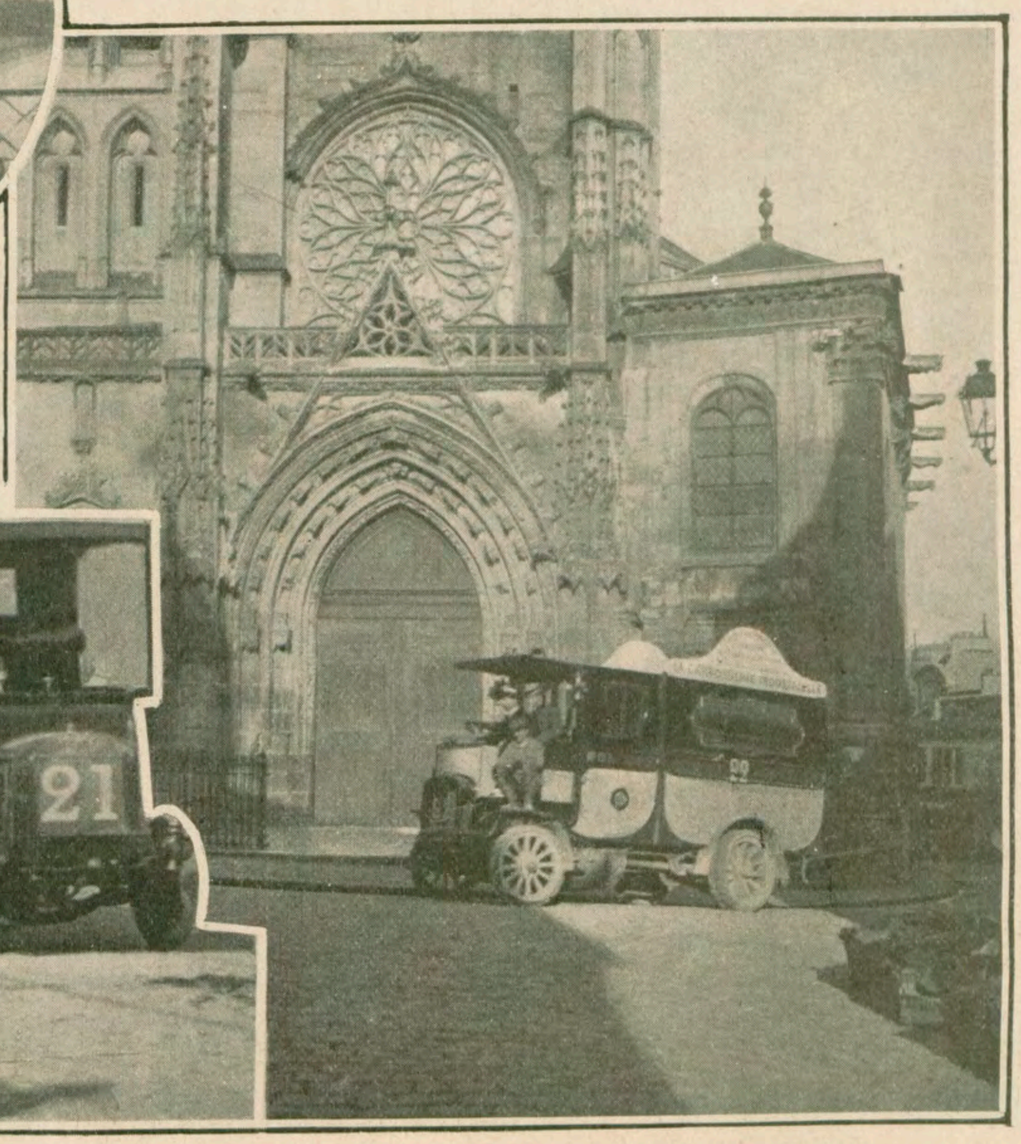
Les concurrents du Concours de Véhicules Industriels quittent le Jardin des Tuileries.

Le pesage des véhicules prenant part au Concours s'est fait aux Tuileries, en présence des commissaires et des officiers délégués par le ministre de la Guerre.

Arrêté au passage à niveau d'Achères.

La sortie de Paris.

Le passage de ces énormes véhicules dans les rues encombrées de Paris fut très curieux. Il ne suscita aucun incident.



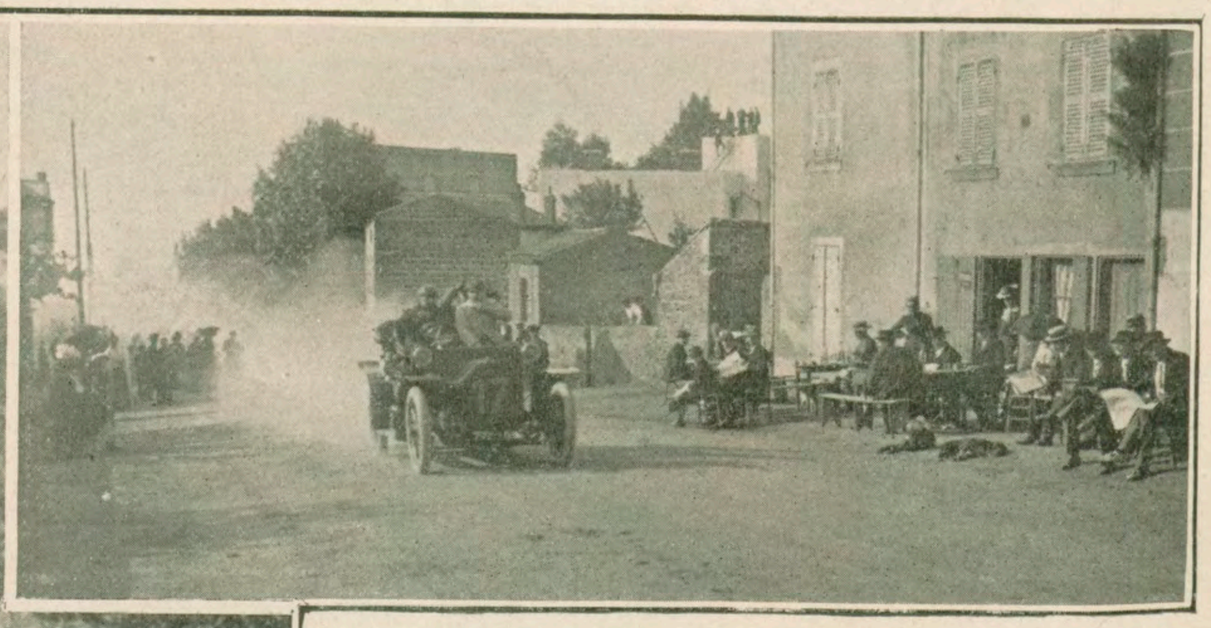
Devant l'église de Pontoise.

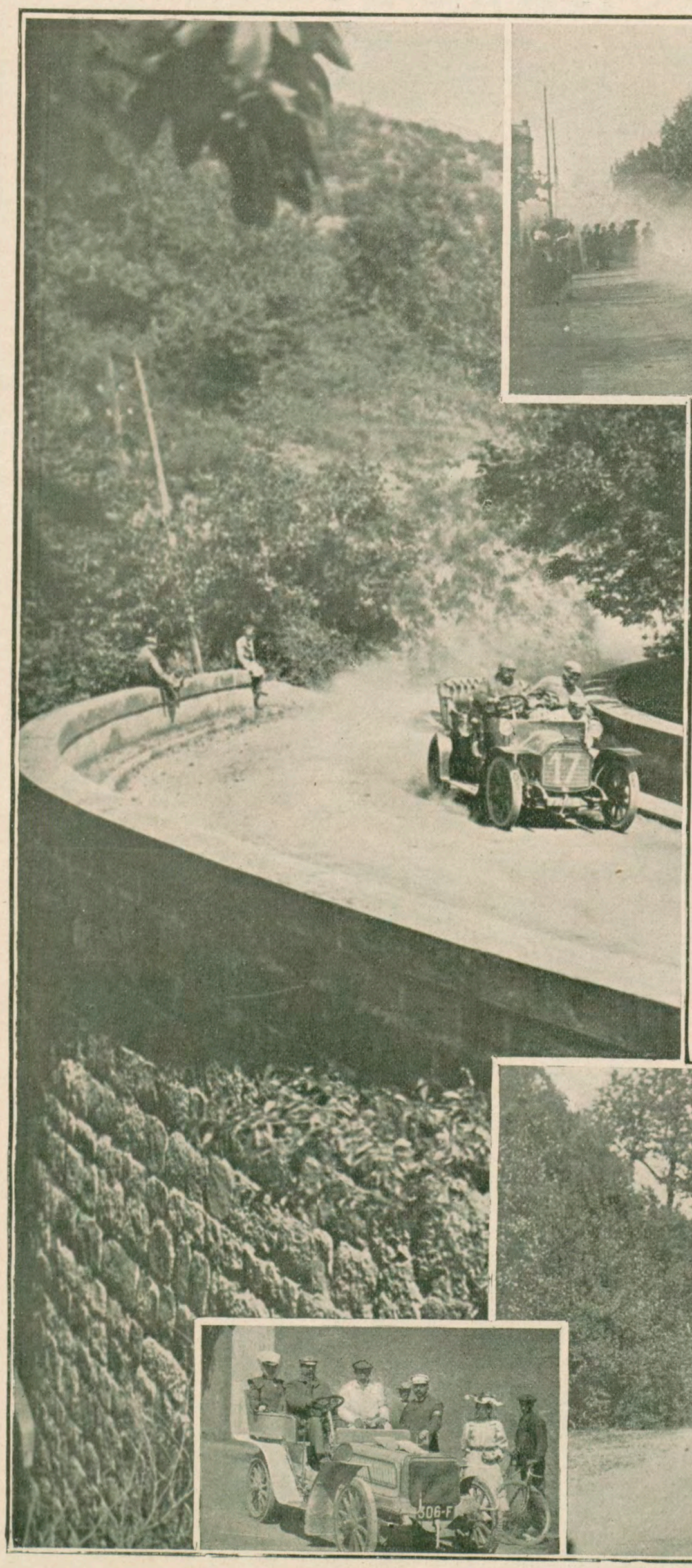
La première étape avait pour point d'arrivée Pontoise (59 kilom. de Paris). Chacune des étapes était d'environ 60 kilomètres.

Copyright on June 16 th 1906. Privilege of copyright in the United States reserved under the Act approved March 3 rd 1905 by Pierre Lafitte.

LA COUPE ROCHET-SCHNEIDER

(Photographies de notre envoyé spécial).





Dans la côte de la Baraque

C'est sur les quatre durs kilomètres de cette côte qu'était kilométrée l'épreuve de vitesse en côte pour laquelle 8 minutes étaient accordées. Christy sur voiture munie de pneus Continental *au milieu de la côte.*

La Coupe Rochet Schneider s'est disputée pour la seconde fois le lundi de la Pentecôte. Elle était organisée par l'Automobile-Club d'Auvergne, auquel ce soin revenait, à la suite de sa victoire en 1905, et se courait sur trois tours du classique Circuit de la Coupe Gordon Bennett, soit 314 kilomètres. Dix-neuf concurrents se sont présentés au départ, place de Jaude, à Clermont, et ont pris le départ réel aux Quatre Routes. Le classement se faisait d'après les bases suivantes : Régularité, 300 points, consommation d'eau, 100 points. Tous les concurrents ont obtenu le maximum pour ces deux coefficients. Vitesse en côte : Tous les concurrents dépassant 30 kilomètres à l'heure sur es 4 kilomètres de la côte de la Baraque obtenaient 100 points; 200 points également étaient attribués à la consommation minimum d'essence et 200 points au châssis du prix le plus faible.

C'est Perret qui, pour la seconde fois, a remporté l'épreuve, s'offrant le luxe de la gagner avec le maximum de points. Son châssis Peugeot était le meilleur marché : 10.300 francs, sa consommation a été la plus faible : 26 l. 50 pour les 314 kilomètres; il a eu le maximum pour la vitesse en côte et aucun point de pénalisation. Avec Perret, la Coupe reste à l'A. C. d'Auvergne. L'active soc été méritait bien cette récompense. C'est donc à elle que reviendra en 1907 l'organisation de la nouvelle épreuve de la Coupe Rochet-Schneider.

F. A. Wheel.

Christy sur le pont de Sayat

Un des endroits les plus pittoresques du parcours et qui fut très animé pendanl la Coupe Bennett. (Pneus Continental).

La voiture de la Vie au Grand Air

C'est sur cette voiture mise par M. Yberti à la disposition de notre envoyé spécial que celui-ci fait le tour du Circuit.

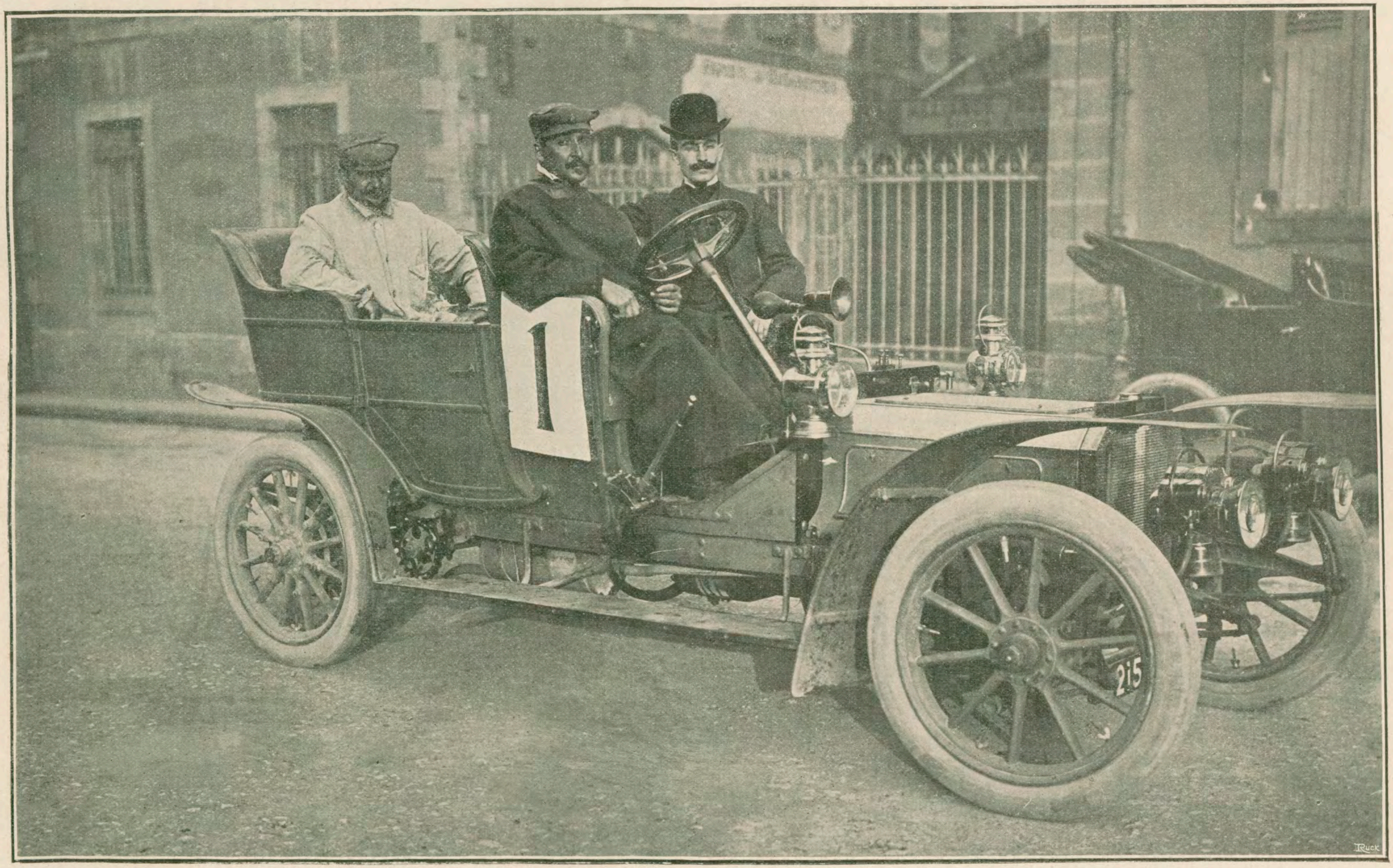
Berthier dans la descente de Durtal.

Le parcours très accidenté permettait de se rendre compte de la régularité des voitures. (Pneus Continental).

Copyrigth on June 16 th 1906. Privilege of copyrigt in the United States

reserved under the Act approved March 3 rd 1905 by Pierre Lafitte

LA COUPE ROCHET-SCHNEIDER



PERRET, GAGNANT POUR LA SECONDE FOIS DE LA COUPE ROCHET-SCHNEIDER

Sur sa voiture 12/16 chevaux Peugeot, *suspension* Peugeot *brevet* Truffault, *munie de pneumatiques* Continental, *antidérapants ferrés, Perret a enlevé la Coupe Rochet-Schneider qu'il avait déjà gagnée l'an dernier. Cette fois il a réalisé l'élégant tour de force de réunir le maximum de points qu'il fut possible d'obtenir.*

BLOC-NOTES

La Vie au Grand Air

AUTOMOBILE

LA COUPE HERKOMER

A l'heure où paraîtront ces lignes la Coupe Herkomer aura son vainqueur. Cette très belle épreuve de grand tourisme, due à l'initiative intelligente et généreuse d'un artiste réputé, semble devoir devenir une des grandes épreuves classiques de l'année automobile. Elle est d'ailleurs conçue dans un esprit assez spécial et offre autant d'intérêt pour les amateurs possesseurs de voitures que pour les constructeurs.

Ce que les organisateurs ont surtout voulu mettre en relief, c'est le confortable, la régularité, la vitesse de marche des automobiles actuelles. Le programme de l'épreuve comporte ainsi 6 étapes de 4 à 500 kilomètres, et chacune d'elles s'achève par des fêtes et des banquets somptueux. Une participation à la coupe Herkomer est coûteuse aux concurrents, et dès lors, il fallait bien s'attendre à ce que la plupart des inscrits fussent des gentlemen, amateurs passionnés du sport qui nous est cher.

Tout ce qui peut influer sur les destinés de l'industrie automobile, j'entends l'économie de consommation, le rendement global de la voiture, le prix du châssis, n'intervient à aucun titre dans le classement de cette épreuve. C'est dire qu'elle intéresse essentiellement une clientèle fortunée et ceci explique également les heureuses conséquences commerciales qu'une victoire peut valoir à la maison qui la remportera.

Les Allemands portent un intérêt prodigieux à la Coupe Herkomer et font de leur succès une question d'amour-propre national.

C. FAROUX.

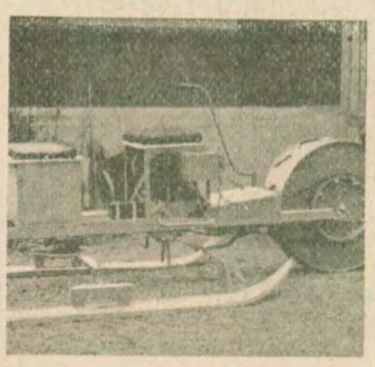
Le lancement d'un bateau modèle.

COURSE DE BATEAUX MODÈLES

Le 10 juin, une flottille de bateaux modèles s'ébattait à Bordeaux, à la grand joie de leurs propriétaires, — qui avidement regardaient si leur *navire*, profitant d'un vent favorable, allait leur faire honneur.

LE TRAINEAU AUTOMOBILE DU Dr WELLMANN

Pour le chimérique voyage au pôle que M. Wellmann s'efforce à réaliser, on a prévu des traîneaux automobiles analogues à celui qui est représenté ci-dessous.



Le traîneau automobile du Dr Wellmann.

CYCLISME

LE TOUR DE FRANCE

Le Grand Prix de Paris terminé, l'attention de tous ceux qui s'intéressent au sport cycliste va se trouver sollicitée par la gigantesque course du Tour de France, qui va, durant un mois, mettre aux prises sur toutes les routes du pays les meilleurs routiers du monde. Il faut d'ailleurs reconnaître que l'événement est de ceux qui méritent qu'on s'y arrête.

Car on peut critiquer bien des points de détail, dans la longue randonnée imaginée par *l'Auto*, et penser que certains points de son règlement ne donnent pas satisfaction entière aux exigences du sport pur. Il n'en est pas moins vrai qu'elle constitue le plus formidable moyen de diffusion sportive dont notre pays ait bénéficié depuis l'inoubliable course de Paris-Brest, en 1891. Pour apprécier à sa juste valeur la portée morale de semblable épreuve, il faudrait, comme je l'ai fait l'année dernière la suivre de bout en bout et constater ainsi le mouvement d'enthousiasme qu'elle provoque au sein des grandes villes comme au fin fond des plus petits hameaux. « A quoi servent de pareils tours de force. » je réponds qu'ils constituent pour la masse une belle et grande leçon de courage et de volonté qui ne saurait être perdue pour tous.

VICTOR BREYER.

Le départ de Paris-Bruxelles. Le vainqueur de l'épreuve porte le n° 98.

PARIS-BRUXELLES

La grande course de fond réservée aux amateurs sur le parcours de Paris-Bruxelles a été donnée les 3 et 4 juin. 168 coureurs prirent le départ. La première étape s'arrêtait à Reims. 17 concurrents arrivèrent en peloton à ce contrôle, ayant marché à l'allure de 30 kilomètres à l'heure.

Le lendemain, 4 juin, à 5 heures du matin, les coureurs reprenaient la route pour Bruxelles. A 3 heures le premier fit son apparition dans la capitale belge. C'était Dupont de Bruxelles. Puis arrivaient Patou, Coeckelberg, Verstraeten, Defays Romeo et enfin Vast.

Tel était le classement à la fin de l'épreuve. Mais il n'est que provisoire, car de nombreuses réclamations ont été déposées.

L'arrivée à Reims du premier peloton.

RÉSULTATS TECHNIQUES

AUTOMOBILE

Le Tour de France (22 mai-3 juin). — Tricars : 1. Schweitzer, 2. Barenton, 3. Giraud. Motocyclettes légères : 1. Contant, 2. Castagné, 3. Dacier. — Voiturettes : 1. Barriaux, 2. Pellisson, 3. Pellegrin. — Motocyclettes tiers de litre : 1. Cissac, 2. Guippone, 3. Fourchotte.

Lundi 4 juin

Coupe Rochet-Schneider : 1. Perret (1.200 points) ; 2. Guyaile (1.150 points) ; 3. Desson. (1.144 points.)

HIPPISME

Dimanche 3 juin.

Auteuil. — *Grand Steeple-Chase* (6.500 m.) : 1. Burgrave II, à M. G. Dreyfus (R. Sauval) ; 2. Violon II, 3. Fragilité. (13 partants.)

Lundi 4 juin,

Saint-Cloud. — *Prix Flying-Fox* (2.400 m.) : 1. Glouglou II, à M. Woodland (G. Stern), 2. Oakleigh, 3. Marly. (6 partants.)

Handicap de Printemps (2.000 m.) : 1. Uzin, à M. Wysocki (M. Henry), 2. Punta Gorda, 3. Amalfi. (14 partants.)

Mardi 5 juin.

Longchamp. — *Prix de Satory* (4.000 m.) : 1. Marsan, à M. Schenkel (G. Stern), 2. Clyde, 3. Miramar II. (3 partants.)

Prix Mackenzie-Grievès (2.400 m.) : 1. Saint-Elme, à M. Léonard Joseph (G. Stern), 2. Doralie, 3. Drink. (6 partants.)

Mercredi 6 juin.

Auteuil. — *Prix Hamilton* (steeple-chase 2.000 m.) : 1. Grutli, au comte de Chérisey (H.Mitchell), 2. Roi de Rome, 3. Ludivine. (7 partants.)

Grande Course de Haies (5.000 m. haies) : 1. Fragilité, à M. Woodland (Woodland), 2. Condé II, 3. Le Belvédère. (13 partants.)

Jeudi 7 juin.

Longchamp. — *Prix Seymour* (2.400 m.) : 1. Prestige, à M. Vanderbilt (Ransch), 2. Japonais.

Handicap Limité (3.000 m.) : 1. Amalecite, à M. de Saint-Alary (M. Henry), 2. Brat, 3. Luzerne. (9 partants.)

CYCLISME

Dimanche 3 juin.

Parc des Princes. — *Scratch* : 1. Otto Meyer, 2. Schilling, 3. Friol jeune, 4. Hourlier.

Match France contre Etranger : 1. Kramer, 2. Poulain, 3. Friol, 4. Van den Born.

Demi-Fond (30 kilom.) : 1. Dussot, en 24 m. 50 s. 3/5, 2. Lautier, 3. Germain, 4. Gombault.

Lundi 4 juin.

Paris-Bruxelles : 1. Dupont, 2. Patou, 4. Cœckelberg, 5. Verskaeten, etc.

Buffalo. — *Scratch* : 1. Hourlier, 2. Germain, 3. Seigneur, 4. Danjou.

Match Pottier-Cornet (50 kilom.) 1. Pottier (1 h. 3 m. 19 s. 4/5), 2. Cornet, à 11 tours.

Match à 3 : 1. Rugère, 2. Mettling, 3. Moran.

Jeudi 7 juin.

Buffalo. — *Prix d'Australie* : 1. Kramer, 2. Rutt, 3. Poulain.

ATHLÉTISME

Dimanche 3 juin.

Gentilly. — La Société de Montrouge bat le Groupe sportif de la 39e division de Toul, par 30 points contre 42.

Lundi 4 juin.

La Faisanderie. — Le Stade Français bat le R. C. de Bruxelles par 27 points à 43.

PETITE CORRESPONDANCE

Automobile.

Stanislas M., Bône. — Tous nos regrets, mais impossible d'accéder à votre désir.

Louis Bloch, Lyon. — Aucune décision n'a encore été prise à ce sujet. Mais nous croyons être en mesure de vous dire que votre désir sera impossible à réaliser. Dans la crainte d'accidents, les organisateurs ont décidé d'être très stricts.

ATHLÉTISME

L'ENTRAINEMENT RATIONNEL

Le matin du Prix Blanchet, sur la piste de la Croix Catelan, quelques athlètes s'entraînaient éperdument. Il était six heures. C'étaient des coureurs de deuxième série prenant un galop d'essai, pour l'après-midi. Ils en voulaient pour leur argent.

Le fait qu'ils étaient de deuxième série excuse un peu leur imprudence. Ils ne sauraient décemment avoir les mêmes clartés que les champions d'essence supérieure. Ce n'en est pas moins révélateur d'une ignorance inquiétante des règles élémentaires de l'athlétisme. Et cette ignorance n'est pas particulière à ces jeunes gens imprévoyants.

Elle se manifeste à chaque instant sous des formes diverses, car je crois que peu de nos prétendus athlètes ont encore bien compris le principe même des sports anglais, qui est un entraînement rationnel et éclairé de l'organisme. Nous avons réussi à singer à merveille quelques-unes de leurs applications ; nous n'avons jamais réfléchi sur leur opportunité.

De nombreux donateurs offrent des challenges pour récompenser le plus petit effort athlétique. Ne s'en trouvera-t-il pas un pour encourager les progrès faits dans la méthode rationnelle de s'entraîner ?

FERNAND BIDAULT.

L'équipe gagnante du Championnat interscolaires de pelote basque.

LE CHAMPIONNAT SCOLAIRE DE PELOTE BASQUE

La finale du championnat scolaire de pelote basque s'est disputée le 3 juin. Deux équipes restaient en présence : le S.-C. de Madrid qui a battu celle de Janson de Sailly.

LES CHAMPIONNATS INTERFACULTÉS

Le 3 juin ont été donnés sur la piste du Racing-Klub à la Croix-Catelan les championnats interscolaire et interfacultés. Parmi les scolaires ont brillé Chavez, Loiselle, Rod, Martinet, Kayser et Leneau

Bellin du Coteau, vainqueur du 800 mètres.

HIPPISME

A PROPOS DE MAINTENON

Nous recevons la lettre suivante d'un de nos lecteurs :

« Que le Derby de Maintenon reste dans la mémoire des sportsmen comme un des plus beaux que nous ayons eus en ces dernières années, nul ne le saurait contester, si, comme je le pense aussi, on trouve quelque beauté dans une victoire chèrement disputée. Mais du fait que le crack, puisqu'il faut l'appeler par son nom, a eu à s'employer de bon cœur, de trop grand cœur peut-être, induire : d'abord que la génération de 1903 est égale, sinon supérieure aux précédentes, ensuite que Maintenon est l'être qui s'impose le plus après Prestige et peut être après le vainqueur du Derby de Lyon, il y a loin.

« J'aurai, je crois, assez blâmé les contemporains de Maintenon en disant qu'en général il leur manque la pointe finale et surtout cette vitesse qui donnaient aux épreuves correspondantes de l'an passé un aspect impressionnant. (Dans le Jockey-Club le temps fut 2 m. 22 s. au lieu de 2 m. 35 s.)

« Pour ce qui est de l'animal lui-même, il me semble que quand un cheval a une valeur incontestée il fait plus ou moins le vide autour de lui ; je n'en veux pour exemple que les promenades de santé de Prestige, et l'an dernier le véritable jeu d'un Val d'Or dans la poule des poulains.

« Donc, si Maintenon valait ce que d'aucuns pensent, il n'aurait pas eu contre lui la pléiade de concurrents pour la plupart bien modestes que nous lui connaissons. »

FRANCK FOURCADE.

Lord Derby ramenant Keystone II des oaks.

UNE VICTOIRE DE LORD DERBY.

Lord Derby, descendant du fondateur de la grande course du Derby d'Epsom, en 1779, vient de remporter une victoire avec Keystone II, dans le Prix des Oaks.

LE CONCOURS HIPPIQUE DE MARSEILLE

L'un des concours hippiques les plus intéressants est celui de Marseille. Chaque année de nombreux cavaliers émérites y prennent part.

Trousse (lt Mottet), 1er prix de l'Omnium Military.

LE GRAND PRIX DE L'AÉRO-CLUB DE FRANCE

Sept ballons ont pris part au concours de distance et ns se sont arrêtés qu'au bord de l'Océan. La victoire est encore indécise.

Ce ne fut point sans peine, mais les temps sont enfin venus. L'aérostation, si injustement dédaignée autrefois, a conquis de haute lutte sa place parmi les grands sports... N'est-elle point, par définition, le premier des sports de plein air ? Elle a maintenant son public, c'est Monsieur Tout le Monde ou peu s'en faut. Elle possède son code sportif, ses champions, ses épreuves régulières dont la plus classique, le Grand Prix de l'Aéro-Club de France, concours de distance, se disputait le jeudi 7 juin dernier... Juin est le mois des Grands Prix! En même temps se courait le Concours annuel, généreusement créé par notre confrère le *Figaro*.

Le départ eut lieu au Parc de l'Aéro-Club, aujourd'hui connu des Parisiens, tapis entre la Seine et les hauteurs boisées de Saint-Cloud, dans un cadre ravissant de verdure et d'eau miroitante. Une assistance des plus élégantes avait envahi les terrasses fleuries de l'aérodrome, et circulait autour des nacelles pendant que s'achevaient le gonflement et les manœuvres d'appareillage, sous la direction des commissaires sportifs : MM. G. Besançon, P. Rousseau, Ed. Surcouf.

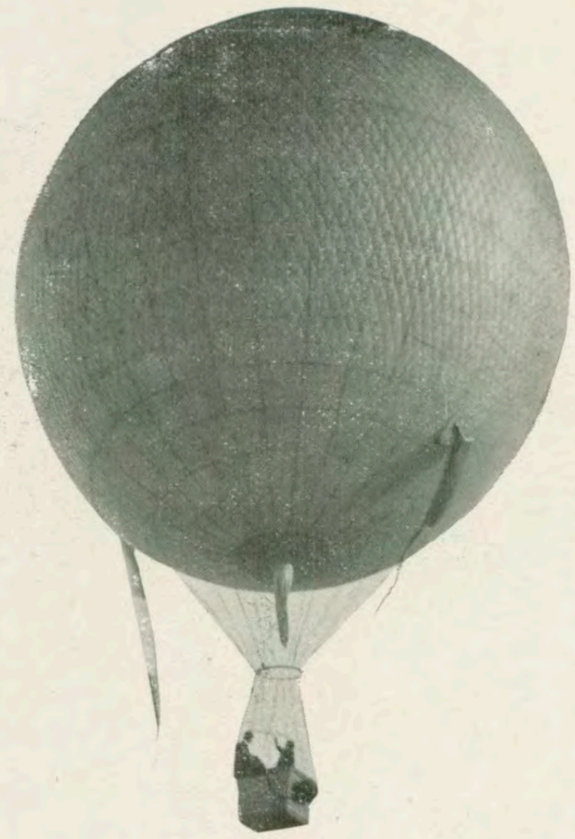
Les ballons s'élevèrent dans l'ordre suivant : L'*Oural* (800 m. c.), pilote : M. Bachelar; aide: M. Bertault. — *Eole I* (1.200 m. c.), pilote: M. R. Gasnier; aide: M. P. Gasnier. — Le *Sphynx* (1.000 m. c.), pilote : M. Barbotte, représentant l'Académie aéronautique de France ; aide : M. Monin. — *Libellule* (1.000 m. c.), M. L. Maison ; aide : M. Béringer. — L'*Albatros* (800 m. c.), pilote: M. Alfred Leblanc: aide: M. Henri Martin. — Le *Griffon* (1.000 m. c.), pilote : M. G. Cormier, représentant l'Aéronautique-Club de France. — *Au Petit Bonheur* (1.200 m. c.), pilote: le comte de Castillon; aide : M. de La Brosse. — L'*Archimède* (900 m. c.), pilote : M. G. Blanchet; aide : M. Guffroy.

La plupart des concurrents sont déjà connus par maintes prouesses sportives, mais la direction du vent qui soufflait vers le Sud-Ouest ne permettait pas l'espoir de ces longues randonnées dans lesquelles l'aérostat peut « s'étendre » jusqu'à bout de lest. Avec des sportsmen moins experts, la rencontre inévitable de la mer eût même pu inspirer quelques inquiétudes. Cette situation particulière fournit, au contraire, aux aéronautes du Grand Prix l'occasion de prouver leur sang-froid et leur habileté manœuvrière. Toute la nuit, sous la pleine lune, ils prolongèrent hardiment leur voyage pour atterrir au matin au bord de la mer, certains même à quelques mètres des flots.

A part le comte de Castillon qui, faisant bande à part, s'enfonça dans la péninsule armoricaine jusqu'à la baie du Morbihan, tous les autres pilotes descendirent sur le littoral vendéen, groupés surtout aux environs des Sables-d'Olonne: M. Barbotte, sur la plage même de cette ville; MM. Leblanc et Cormier un peu plus au Nord, à Bretignolles et à Croix-de-Vie; MM. Maison, Bachelard, Blanchet, à Saint-Martin-de-Brème, à Vairé, à Moutiers-les-Maufaits, tous trois en Vendée; M. Gasnier, à Pornic.

La durée moyenne des voyages fut de douze heures pour un parcours moyen de 400 kilomètres. La plupart des aéronautes avaient encore beaucoup de lest, mais l'Océan opposait son infranchissable barrière. Le classement sera laborieux, les trois premiers ne paraissant séparés que par des distances peu appréciables, même sur une carte à grande échelle. L'ordre des places aura donc été surtout déterminé par la configuration géographique de la côte, suivant que les aéronautes rencontrèrent la mer un peu plus tôt ou un peu plus tard. Mais ils ont tous fait pour le mieux et couronné par un beau succès sportif un concours qui fait honneur à notre école française d'aérostation.

A. DE MASFRAND.



Le départ du " Sphinx "

Le Grand Prix de l'Aéro-Club dont le départ a été donné le 7 juin, a été gagné par le "Sphinx" (1.000 m. c.), à M. Monin, pilote M. Ernest Barbotte.

Le parc de l'Aéro-Club pendant les départs.

Parmi la nombreuse assistance qui était venue voir partir les aéronautes, on remarquait don Jaime de Bourbon, cousin d'Alphonse XIII et l'honorable C. S. Rolls.

Avant le depart. (Plaques Lumière)

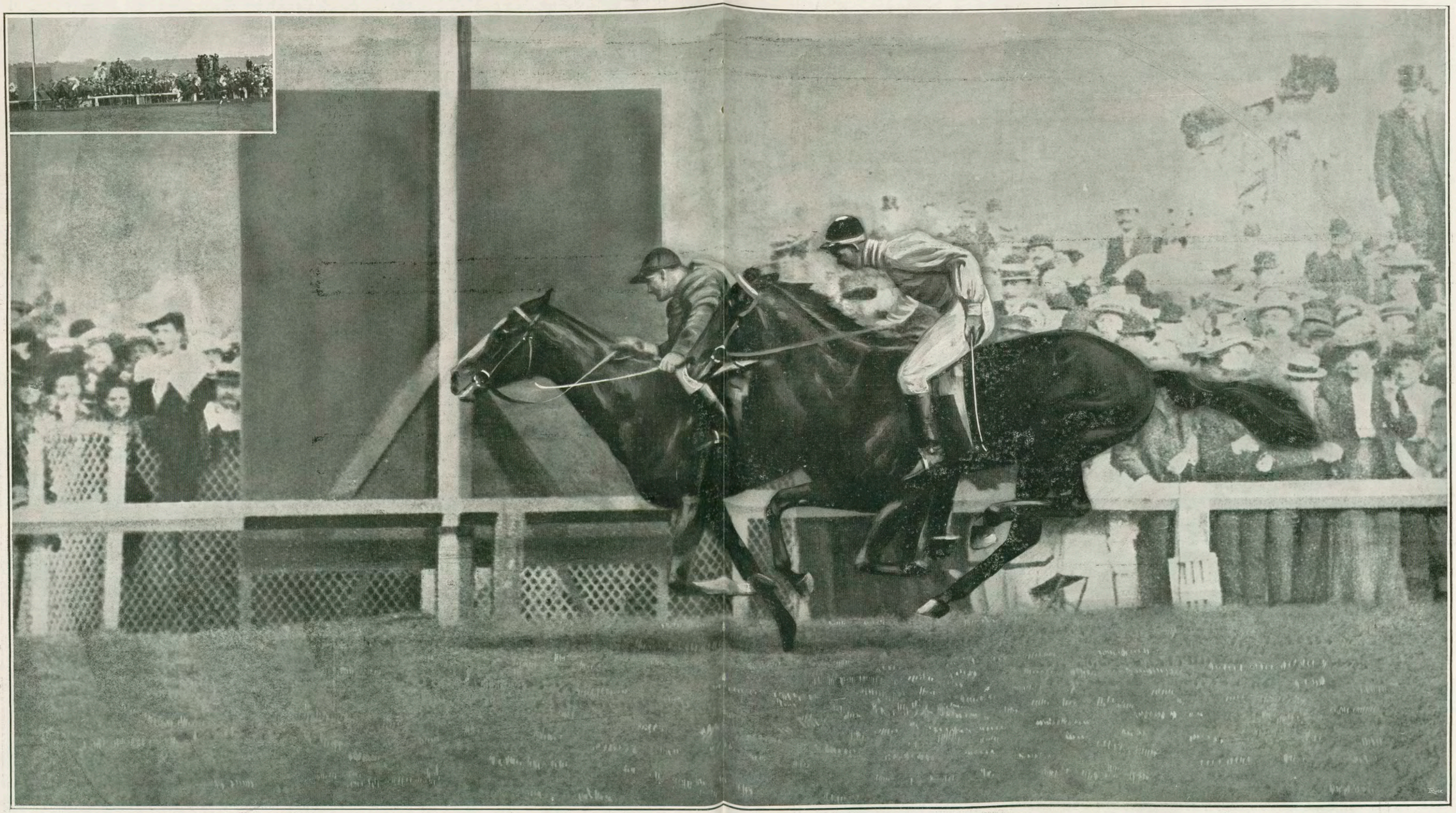
Le " Sphinx " vainqueur de l'épreuve, était monté par M. Monin, son propriétaire et mené par M. Barbotte. Ils descendirent le 8 juin à 6 h. du matin sur la plage des Sables-d'Olonne, à 375 kilomètres de Paris.

Copyright on June 16 th 1906. Privilege of copyright in the United States

reserved under the Act approved March 3 rd 1905 by Pierre Lafitte.

LE GRAND PRIX DE PARIS ⌀ 200.000 Francs ⌀ 3.000 Mètres ⌀ Victoire de SPEARMINT

La Vie au Grand Air

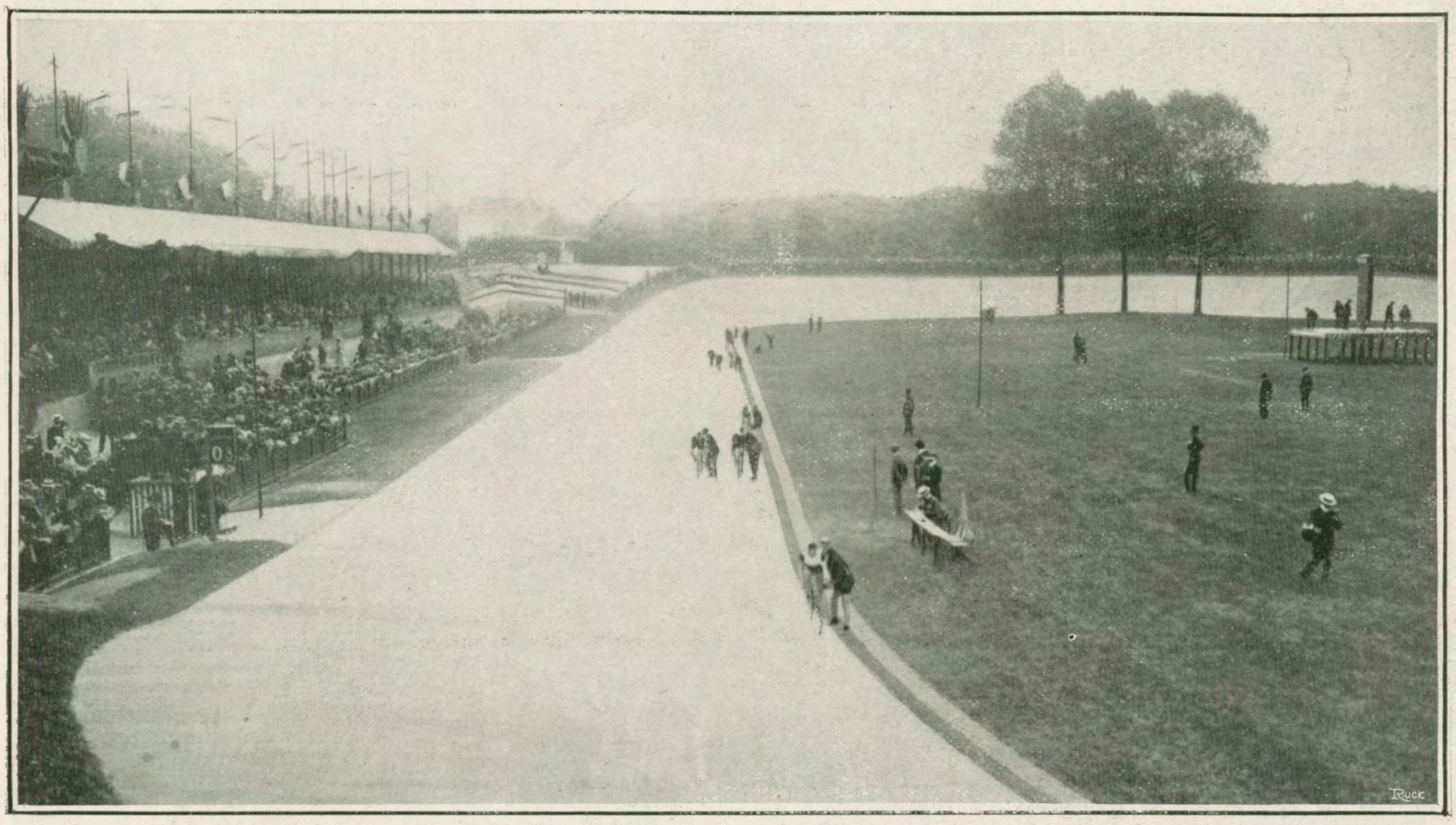


L'ARRIVÉE ⌀ LA LUTTE FINALE ENTRE SPEARMINT ET BRISEUR ⌀ LE CHEVAL ANGLAIS L'EMPORTE D'UNE DEMI-LONGUEUR

Après vingt années de victoires françaises ininterrompues, un cheval anglais a remporté, dimanche, le Grand Prix de Paris. Détail curieux, le vainqueur Spearmint est un petit-fils de Minting qui fit triompher pour la dernière fois, en 1886, les couleurs anglaises dans la grande épreuve de Longchamp. Pour la première fois depuis 1883, les gagnants des deux Derby, anglais et français, se trouvaient en présence. Mais Maintenon n'a pas renouvelé la victoire de Frontin sur Saint-Blaise. Après avoir longtemps figuré dans le peloton de tête, il a baissé pied et n'était plus à l'arrivée. Les diverses photographies que nous publions en première page permettent de se rendre compte de la course. Le train a été mené très vite par Narvaez, Flying Star et Maintenon. Dillon, qui avait maintenu Spearmint derrière le groupe de tête, essayait, dans la montée, de se faufiler à la corde. Il y parvenait à la sortie du petit bois et prenait la tête Un peu avant l'entrée de la ligne droite Maintenon puis Narvaez rétrogradaient. Storm attaquait le leader sur la droite tandis que Monti eu le menaçait sur sa gauche. Montlieu était vite battu, mais Briseœur, qu'Alec Carter avait ramené progressivement de la queue du peloton, surgissait en dehors, et, Storm bientôt dominé, une lutte s'engageait entre les deux champions. Le poulain de M. Jean Joubert remontait jusqu'à l'encolure du leader, mais ne pouvait gagner un centimètre de plus. Les deux chevaux finissaient menés durement à la cravache et Spearmint l'emportait d'une demi-longueur.

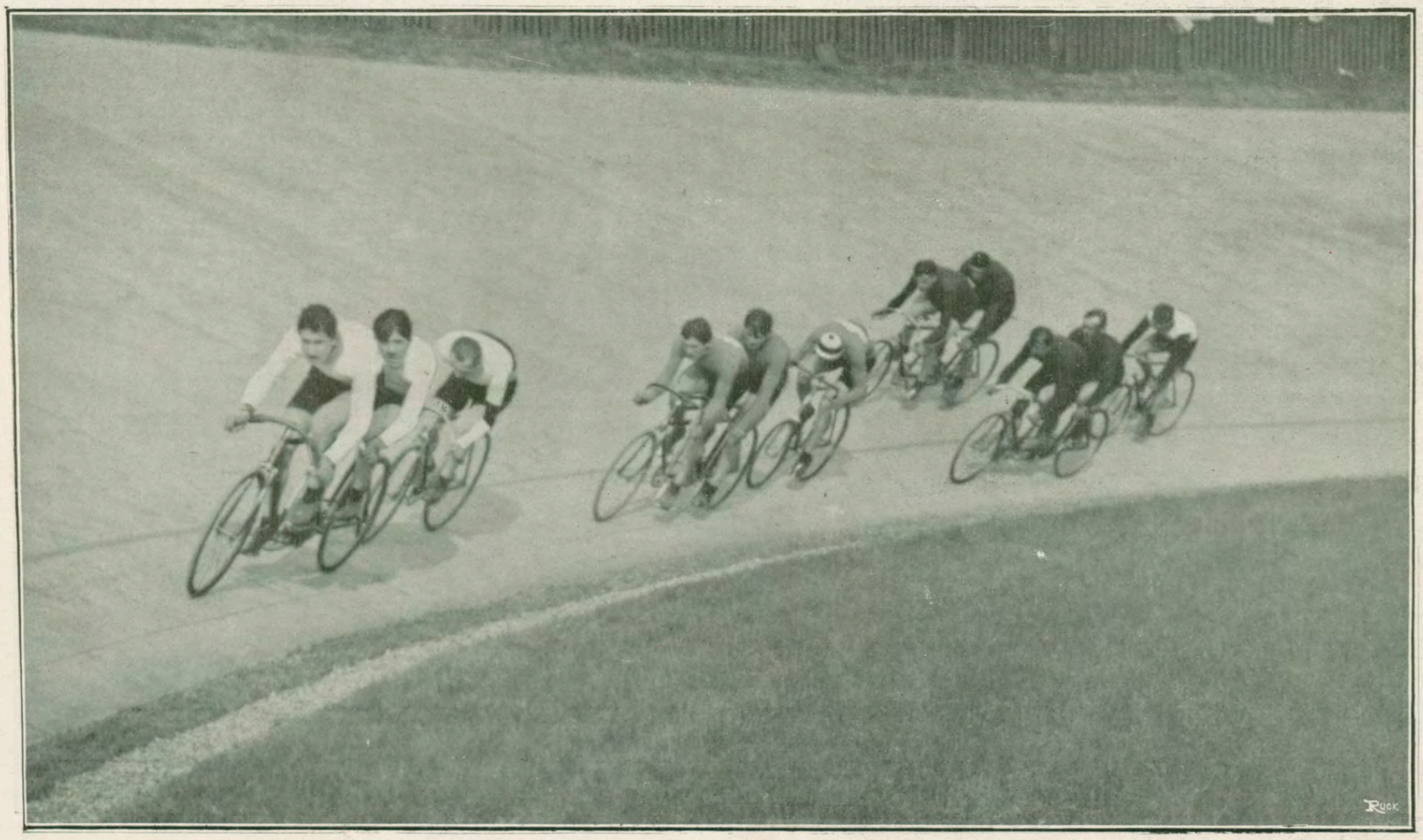
On trouvera en haut et à gauche de cette page la photographie originale de l'arrivée, permettant de se rendre compte de la position des quatre premiers. Au point de vue photographique, elle montre quel agrandissement nous avons pu faire subir au cliché primitif.

LE GRAND PRIX CYCLISTE



Le Prix de Charenton, handicap du mille. Vue générale de la piste au moment du coup de pistolet de la finale.

De tous les scratchmen, Poulain seul réussit à se classer. Il fournit une course splendide, rejoignant rapidement les limitmen et se détachant quand il voulait pour gagner très facilement devant Nedela (50 m.), Ingold (30 m.), Dupré (20 m.), etc.



Pottier. Germain. Cornet. (Plaques Lumière)

Le Prix du Conseil Général, une heure avec entraîneurs humains.

Le Prix du Conseil Général, disputé sur une heure, derrière tandems humains, a inauguré le meeting du Grand Prix, le 10 juin. Il y avait trois partants : Cornet, Pottier et Germain, de La Flèche. Ce fut Pottier qui gagna, couvrant dans l'heure 48 kilom. 325 m. Cornet, mieux entraîné, mais encore souffrant, était second, à trois tours et demi, Germain, peu habitué à ce genre de course finissait troisième à six tours.

Copyright on June 16 th 1906. Privilege of copyright in the United States reserved under the Act approved March 3 rd 1905 by Pierre Lafitte.

Les Candidats au Grand Prix Cycliste

Coup d'oeil sur les principaux concurrents de la classique épreuve municipale, qui se disputera dimanche prochain, pour la treizième fois, devant le Président de la République

Poulain (Français)
Champion du monde et champion de France 1905.

Créée en 1894, sur l'initiative de M. Quentin-Bauchart, l'aimable et sportif conseiller municipal « à vie » des Champs-Elysées, la course qui a reçu le nom de « Grand Prix cycliste de la Ville de Paris », a eu lieu chaque année depuis, sans interruption, avec un succès qui ne s'est jamais démenti.

La première épreuve avait été modestement dotée, comme premier prix, d'un bronze d'art accompagné de 750 francs en espèces. Mais, dès la seconde année, le Conseil Municipal lui consacrait une sérieuse subvention, et, depuis, bien qu'ayant varié, la somme attribuée au vainqueur du Grand Prix n'a jamais été moindre de 5.000 francs. La liste des vainqueurs s'établit comme suit :

1894, Banker (Amérique); 1895, Morin (Français); 1896, Morin (Français); 1897, Morin (Français); 1898, Bourrillon (Français); 1899, Tomaselli (Italien); 1900, Jacquelin (Français); 1901, Ellegaard (Danois); 1902, Meyers (Hollandais); 1903, Meyers (Hollandais); 1904, Mayer (Allemand); 1905, Kramer (Amérique).

Ainsi donc, sur douze épreuves disputées, les étrangers en ont remporté sept et nos nationaux cinq seulement. Depuis 1900, d'ailleurs, la victoire ne leur a plus souri. En sera-t-il autrement dimanche prochain?

Dans l'affirmative, le succès n'en serait que plus grand. De toutes façons, on peut affirmer que le succès est assuré cette année, de par la seule présence de M. Fallières, Président de la République, qui a accepté officiellement de venir au Grand Prix Cycliste. Malgré l'importance de l'événement et celle de l'industrie qu'il intéresse directement, les chefs de l'Etat en général — et M. Loubet en particulier — l'ont toujours boudé, pour des motifs absolument incompréhensibles d'ailleurs.

Une seule fois, jusqu'ici, le Président assista à un Grand Prix, celui de 1896, où l'excellent Félix Faure put applaudir, très discrètement, à la seconde victoire du petit Breton Morin. Depuis, la réunion finale se déroulait, chaque année, sous la présidence d'un quelconque chef de cabinet, ou, au mieux, d'un ministre. Tandis qu'elle est assurée, dimanche prochain, de la visite de M. Fallières, a qui, pour cette discrète et prompte réparation de l'« oubli » de ses prédécesseurs je prédis d'avance une belle ovation. Avec une victoire française le triomphe de la journée sera complet.

Kramer (Américain)
Sept fois champion d'Amérique, gagnant du Grand Prix 1905.

Ellegaard (Danois)
Trois fois champion du monde, gagnant du Grand Prix de 1901.

Mayer (Allemand)
Gagnant en 1904, De retour d'une longue tournée en Australie, Mayer ne sera peut-être pas encore en forme.

Rutt (Allemand)
Compagnon de voyage de Mayer, Rutt se ressentira peut-être aussi des fatigues de la traversée.

Il ne faut pas se dissimuler que, bien que la course soit très ouverte, le lot national s'annonce, cette fois, comme beaucoup plus redoutable que les années précédentes. Sans parler d'hommes comme le champion Jacquelin, Dupré et Hourlier, dont la victoire constituerait une réelle surprise, nous mettons en ligne deux unités dont la chance est indéniable : Poulain et Friol. Le dernier s'est montré, cette année, en progrès énormes, et au printemps a même paru un instant dominer le lot européen. Son rival, Poulain, en mauvais état de santé, lors de sa défaite du Championnat de France est venu depuis en condition avec une soudaineté stupéfiante. Il n'a plus été battu ensuite que par raccroc, fournissant une série de performances splendides.

Le contingent étranger.

Il est difficile de raisonner sur la chance de Rutt et Mayer, retour d'une longue tournée en Australie, et sur qui les bases récentes d'appréciation manquent totalement. En bonne forme, ils se sont toujours montrés les égaux des meilleurs. L'espoir de la petite Belgique, Vandenborn, a été la surprise de la dernière saison hivernale au cours de laquelle il fournissait des courses extraordinaires. Schilling est de ces hommes irréguliers qui font de temps en temps grosse impression par une course superbe et succombent le lendemain derrière des hommes de second ordre.

Le crack danois Ellegaard n'a pas encore donné, cette saison, l'impression d'avoir retrouvé son ancienne valeur. C'est cependant un de ceux dont il faut se méfier le plus à cause de son passé.

Reste Kramer, qui se présente avec le prestige de sa victoire dans la même épreuve en 1905. Il y battait de peu Poulain, mais tous deux précédaient assez nettement Mayer. Cette année, le septuple Champion d'Amérique a fourni chez nous une campagne qui ne me paraît ni meilleure, ni moins bonne que celle de l'an dernier. Mon impression dominante, c'est que Kramer et Poulain possèdent juste les quelques centimètres nécessaires pour garder sur le reste du lot l'avance qui leur permit voici un an de se disputer les deux premières places.

V. Breyer.

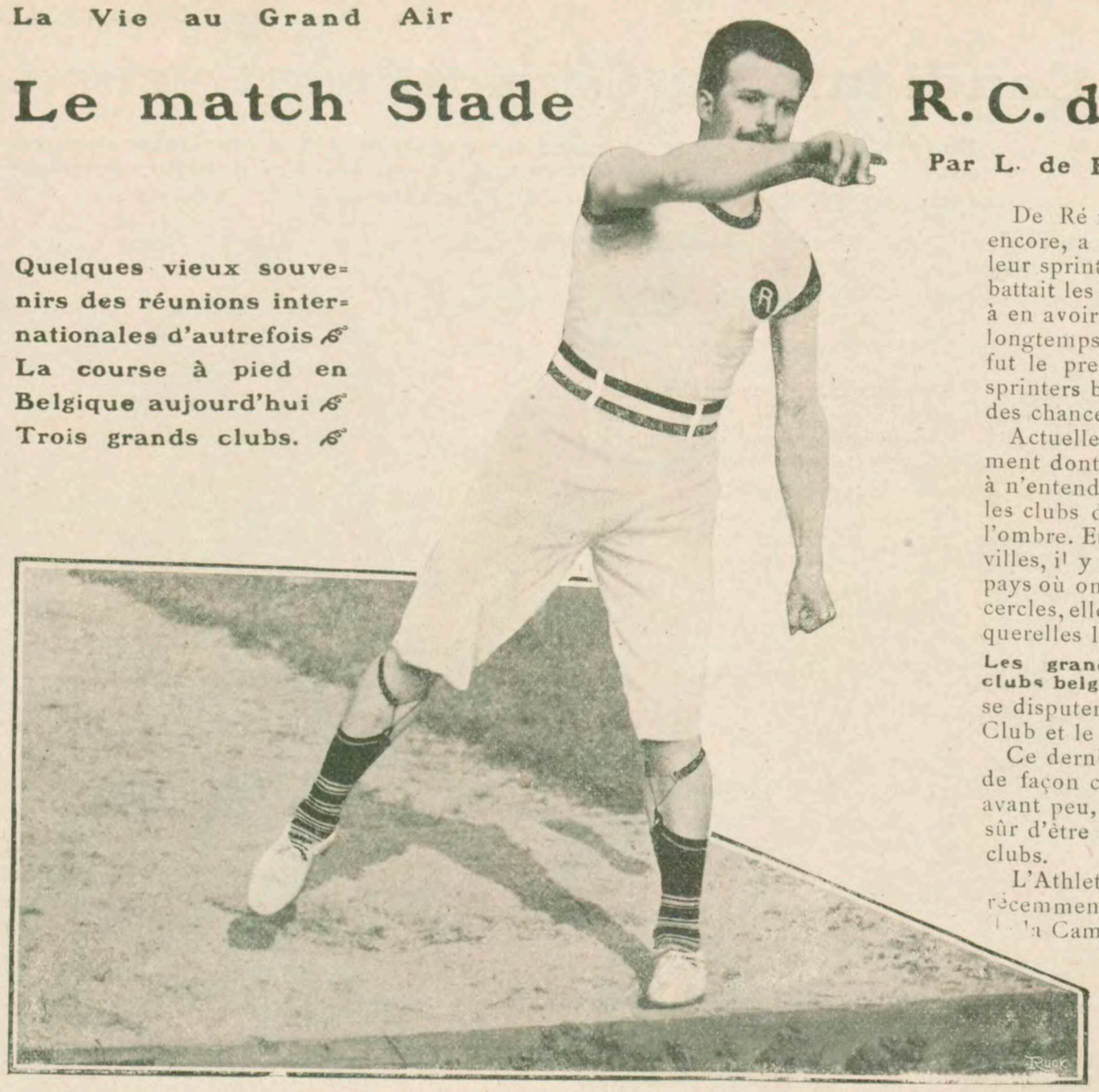
Friol (Français)
Champion de France 1904 et 1906.

Copyright on June 16 th 1906. Privilege of copyright in the United States reserved under the Act approved March 3 rd 1905 by Pierre Lafitte.

Le match Stade R. C. de Bruxelles

Quelques vieux souvenirs des réunions internationales d'autrefois
La course à pied en Belgique aujourd'hui
Trois grands clubs.

Par L. de FLEURAC



Hubinon, du R. C. de Bruxelles lançant le disque.

L'athlète Hubinon s'est classé premier dans le lancement du poids (12 m. 19), au cours du match Stade Français contre R. C. de Bruxelles, le 4 juin. Il a fait ensuite des essais au disque.

Le départ des 1.500 mètres.

Les 1.500 m. ont été gagné par Poulenarden 5 m. 47, devant Rax, tous deux du Stade. Allic et Hottermans, du R. C. de Bruxelles ont été battus facilement.

De Ré maintenant, oublié de beaucoup et inconnu de plus encore, a été vers cette époque, l'un des meilleurs, sinon le meilleur sprinter d'Europe. Sur 100 mètres comme sur 400 mètres, il battait les meilleurs et, seuls nos maîtres les Anglais, parvenaient à en avoir raison. De Ré, professeur d'Université, a lâché depuis longtemps la piste. Mais a-t-il oublié ses victoires en France ? Ce fut le premier Belge de renom. C'en était un bon. Depuis, des sprinters belges vinrent à diverses reprises nous rendre visite avec des chances diverses.

Actuellement, le sport pédestre a pris en Belgique un développement dont on se doute peu en France. On a tellement été habitué à n'entendre parler que des équipes d'association de ce pays, que les clubs de courses à pied en ont un peu pâti en restant dans l'ombre. Et Dieu sait si on court en Belgique ! Dans les plus petites villes, il y a un club sérieusement organisé, car la Belgique est un pays où on ne blague pas et pour ce qui est de la rivalité entre ces cercles, elle n'a rien à envier à celle qui divise quelquefois jusqu'aux querelles les clubs français.

Les grands clubs belges

A Bruxelles même, parmi de nombreuses associations plus ou moins prosperes, trois grands clubs se disputent la suprématie : l'Athletic et Running Club, le Racing Club et le Léopold.

Ce dernier, qui est le cercle fermé par excellence, où l'on tennisse de façon correcte, s'est mis récemment au sport pédestre ; mais avant peu, grâce aux ressources pécuniaires dont il dispose, il est sûr d'être à même de lutter à armes égales avec les deux autres clubs.

L'Athletic et Running Club dont quelques coureurs ont eu récemment des démêlés avec l'amateurisme de leur pays, a au bois de la Cambre, une bonne piste en herbe dans l'intérieur du vélodrome. Ses coureurs de vitesse dont Jacobowitz et Gripari sont les étoiles, ses hurdle racers, Handckeer et Frere, son homme de fond, l'énergique Lesage, ne sont pas des inconnus pour les Parisiens, à qui ils disputent avec acharnement la victoire dans les diverses épreuves internationales qui, comme le Prix du Roi, se déroulent sur leur terrain.

Le Racing Club de Bruxelles nous était moins connu et c'etait un tort, car ses athlètes sont les dignes rivaux des membres de l'Athletic. Hubinon, le lanceur de poids, est un homme de tout premier ordre, quant à Henri, il n'a pas, je crois, à Bruxelles, de rival sur le 200 mètres haies. Konnigs ne fut pas heureux dimanche. Le roi de l'équipe belge de lundi était bon, mais fut désavantagé comme le sont presque toutes les équipes en déplacement.

Les Belges, comme on le voit, valent quelque chose en courses à pied. Félicitons le Stade, qui a permis au grand public de s'en rendre compte.

L. DE FLEURAC.

Ce fut encore un match Stade-Racing, mais pour une fois, savez-vous, le Racing était belge ; il n'en fut pas moins bon, quoique battu.

C'est la seconde fois depuis de longues années, que nos amis les Belges sont venus nous rendre visite à Paris. L'an dernier le R. C. F. recevait l'Athletic et Running Club à la Croix-Catelan et n'arrivait qu'à faire match nul. Le Stade, plus heureux, a largement battu le R. C. B. par 27 points à 43.

Hâtons-nous de féliciter le Stade de ce brillant résultat, qui prouve qu'avec des efforts suivis et beaucoup de bonne volonté, on arrive toujours à percer même en course à pied.

Félicitons aussi et une fois de plus, Lesieur, le brillant sprinter. On doutait de lui il y a un mois, il s'est maintenant imposé.

Parlons un peu belge, maintenant.

Les anciens du sport qui ont souvenance des réunions internationales que donnait autrefois le Racing Club vers 1893, doivent avoir encore dans un coin de leur mémoire le nom de Ré.

L'arrivée des 200 m. haies.

Ce fut la seconde victoire belge de la journée. Henri s'est littéralement promené, battant de loin Hervoche (S. F.), Gautier (S. F.) et Degreef (R. C. B.). Il a accompli le parcours en 28 s. 1/5.

L'ENTRAINEMENT AMÉRICAIN

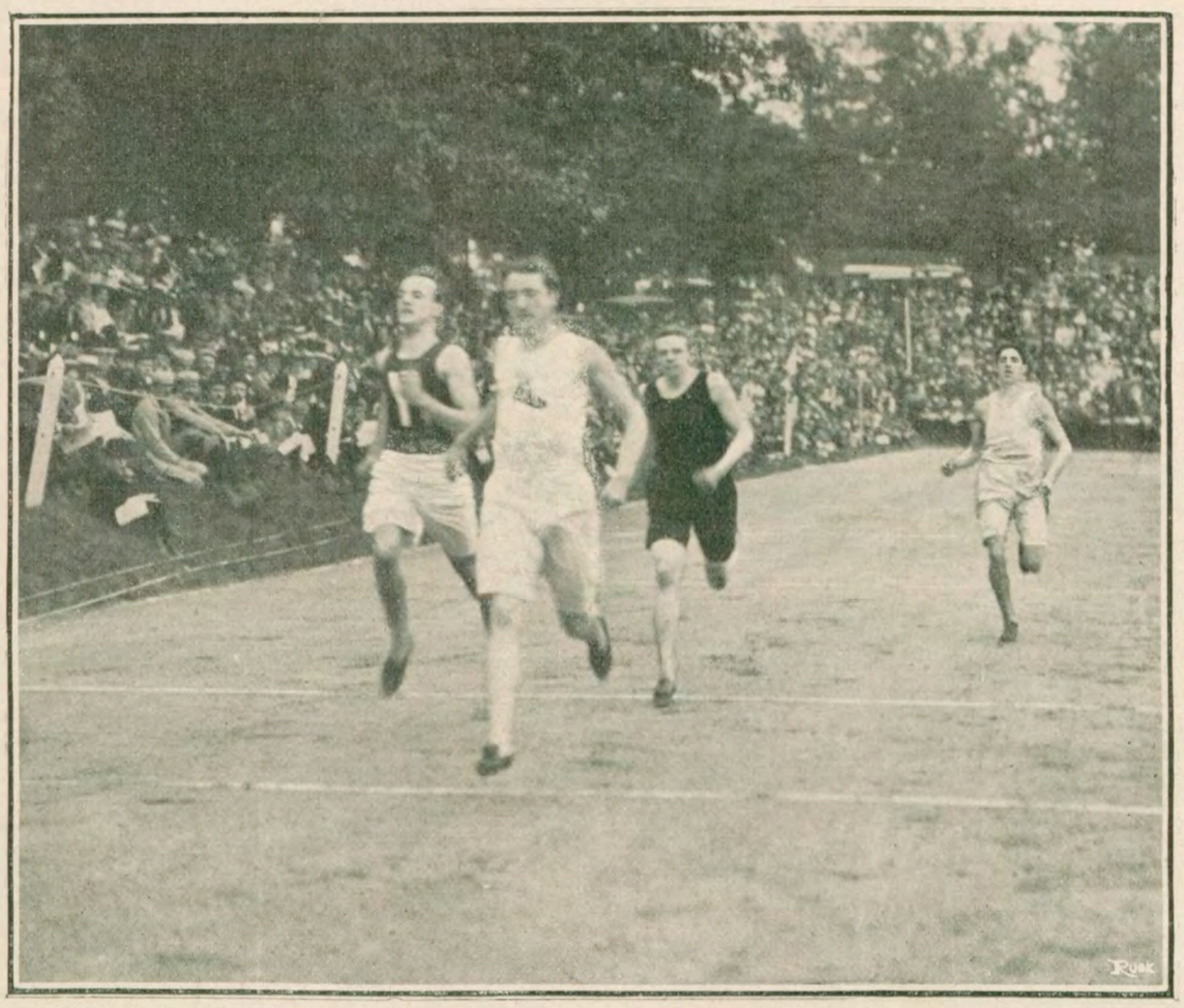
POUR LES COURSES A PIED ET LES CONCOURS ATHLÉTIQUES

Par Geo W. ORTON

VII [1]

LA COURSE DE 800 MÈTRES

Geo W. Orton aborde aujourd'hui les courses de 800 mètres ✦ Cette sorte d'épreuves nécessite de la part du coureur de la vitesse et du fond ✦ L'endurance et la pointe finale sont les deux qualités requises ✦ ✦ ✦



A 100 mètres de l'arrivee

Les concurrents commencent à donner leur effort final. C'est à ce moment que le plus vite va s'assurer la victoire. Les qualités de fond doivent laisser place maintenant aux qualités de vitesse.

Dans le 400 mètres, la vitesse est une condition *sine qua non* du succès. Il faut également de la vitesse pour le 800 mètres, avec de l'endurance par dessus le marché. De même que le 400 mètres se trouve juste en dehors de la limite des courses de vitesse, de même, le 800 mètres entre presque dans la catégorie des courses de fond. De sorte que l'endurance est plus nécessaire encore que la vitesse, pour cette distance.

Cela ne signifie pas que le coureur de 800 mètres puisse négliger d'acquérir la vélocité. Quand F.-J. K. Cross, de l'Université d'Oxford établit le record anglais du demi-mille en 1 min. 54 sec. 3/5, il couvrit le premier quart de mille en 54 secondes. Lorsque C.-J. Kilpatrick, du New York Athletic Club, devint le détenteur du record du monde pour la même distance, il accomplit le premier quart de mille en 53 sec. 2/5. Concluez ! Sans vitesse, il n'est pas possible de mener un tel train durant la première moitié du parcours.

Si vous convoitez de briller sur le 800 mètres, vous travaillerez donc la vitesse. Poussez des pointes sur 200 mètres et courez fréquemment 400 mètres dans le but de développer l'aptitude au train. Des parcours de 900 et de 1.000 mètres, parfois d'un mille, augmenteront l'endurance et le fond. La distance la mieux appropriée pour parfaire le train propre au 800 mètres est l'entraînement sur 700 mètres. L'athlète peut, en effet, couvrir cette distance à l'allure d'un 800 mètres sans se surmener et il s'habitue ainsi au train utile.

Comme pour les autres courses, il étudiera ses points faibles. Si la distance lui paraît un peu longue, il cultivera surtout le fond. Il s'exercera fréquemment sur 900, 1.000 ou 1.200 mètres. Il poussera jusqu'à un mille ou même deux milles de temps en temps. Si, au contraire, les 800 mètres lui semblent une bagatelle, c'est qu'il manque de vitesse et, dans ce cas, il s'entraînera comme je l'ai indiqué quelques lignes plus haut.

L'aptitude et le style ne sont pas moins nécessaires ici qu'ailleurs. Ainsi que dans le 400 mètres, le coureur au pas facile et long se trouve avantagé par rapport à l'athlète de courte foulée. Aussi, encore que des coureurs de petite taille se soient distingués sur cette distance, la plupart de nos champions de 800 mètres étaient-ils des hommes grands, pourvus de longues jambes. Un spécialiste élevé de taille et courant dans un bon style l'emportera régulièrement sur un concurrent plus petit ou progressant par à-coups. Si des athlètes inférieurs, quant à la taille et au style, ont pu néanmoins, exceptionnellement, courir le 800 mètres dans un temps remarquable, c'est à force d'endurance au train. Mais il est raisonnable de penser qu'avec un style plus coulant, ils auraient obtenu un temps encore meilleur.

C'est souvent le cas des coureurs anglais. Leur allure est disgracieuse ; grâce à une endurance extrême, ils arrivent cependant à faire le demi-mille très vite. De même, M. Parsons, champion « intercollegiate » d'Amérique avec un record de 1 m. 54 s. 3/5 ne déploie pas le meilleur style. Mais il semble que sa manière soit la plus conforme à ses aptitudes athlétiques, puisqu'il a fourni maintes fois le demi-mille en moins de deux minutes.

N'empêche qu'il est préférable d'avoir une foulée longue et harmonieuse. Si l'on n'a pas la fente naturellement large, on n'obtiendra un pas étendu que graduellement et au prix d'efforts suivis. Que l'athlète, en courant, soit, sans cesse, préoccupé de sa foulée; au bout d'un certain temps, il remarquera qu'elle s'est allongée. Il vaut mieux avoir la foulée un peu courte que trop longue, car rien ne fatigue plus le coureur que de s'étendre démesurément.

Le moyen d'avoir le pas long et facile, c'est de ne pas plier le genou avant que le pied touche par terre. Comme je l'ai dit dans le chapitre sur la vitesse, le pied doit prendre contact avec le sol au moment où la jambe est tout à fait étendue.

Pour bien courir le 800 mètres, il importe de posséder, outre la vitesse et le fond, une qualité dont nous n'avons pas parlé jusqu'ici. Il faut avoir la connaissance du train. En d'autres termes, le coureur doit savoir à quelle vitesse il avance. Car s'il va trop lentement dans la première partie du parcours, il finira frais, mais son temps sera mauvais. S'il force trop, au contraire, sur cette première moitié, il terminera lentement ou ne terminera pas.

Pour acquérir la science du train, travaillez souvent avec un camarade; ou bien que votre entraîneur tienne la montre et vous annonce le temps à chaque passage. Il est de règle de courir le premier quart de mille plus vite que le second. Par exemple, si l'on veut effectuer les 800 mètres en 2 m. 5 s., il faudra couvrir les premiers 400 mètres en 1 m. 3 ou 4 s. Pour abattre les 800 mètres en 2 m. 5 s., on devra faire les 400 premiers mètres en 59 secondes ou 1 minute. Et si l'on ambitionne d'atteindre le but en 2 minutes, il sera sage de ne pas excéder 56 ou 57 secondes pour la première moitié du parcours.

Tableau d'entraînement pour le 800 mètres.

Mardi. — Deux ou trois petites courses en vitesse. 800 mètres, les 200 derniers mètres bon train. Si l'on n'est pas fatigué, un 400 mètres doucement, sans forcer l'allure.

Mercredi. — 700 mètres à votre meilleure allure de 800 mètres. Achever le 800 mètres doucement. Prendre un léger repos de façon à ne plus être essoufflé et se remettre en piste pour parcourir 800 mètres sans pousser, de façon à éviter la fatigue, partant le surentraînement, plus nuisible que le manque d'entraînement.

Jeudi. — Deux ou trois petites courses grand train. 1.000 mètres. Les premiers 400 mètres vite, les derniers 600 mètres en donnant beaucoup d'attention à la foulée. Tendre tous ses efforts à la rendre longue et harmonieuse.

Vendredi. — 300 mètres vite en se préoccupant de la correction et de l'étendue du pas. Repos, puis 800 mètres doucement en terminant par un emballage.

Samedi. — Deux ou trois poussées en vitesse. 600 mètres au train que vous prendrez pour le 800 mètres le jour de la course. Eviter la fatigue ce jour-là.

Dimanche. — C'est le jour de la course. S'il n'y a pas de concours par hasard, se contenter de faire un 800 mètres. Le courir à toute allure, comme s'il y avait une épreuve.

Lundi. — Repos.

Geo W. Orton.

(*A suivre*). (*Traduit et adapté par* Raoul Fabens).

(1) Voir les nos 398 et suivants.

Le Sportsman et la Finance

Le plus beau temps a favorisé les fêtes de la Pentecôte; les amateurs de grand air, servis à souhait, en ont profité dans toute la France et plusieurs ont poussé leurs excursions jusqu'au-delà de nos frontières. Nous en connaissons quelques-uns qui préparaient depuis des mois les subsides nécessaires, car il en coûte d'aller loin directement ou indirectement. Et si nous en revenons surtout à ce thème que les sports coûtent cher c'est que nous recevons les confidences de sportsmen embarrassés qui viennent réclamer notre aide.

Ne savez-vous pas que notre immortel Panurge avait « soixante et trois manières de recouvrer argent; mais il en avait deux cent quatorze de le despendre, hormis la réparation de dessous le nez ». Hormis, ajouterons-nous pour les sportsmen, la réparation des pneus qui vient s'ajouter à l'autre, car si Panurge buvait sec, il n'avait pas de pneus à réparer.

Nous sommes donc là pour vous aider, pour vous enseigner quelques manières de « recouvrer argent », non pas à la façon malfaisante de Panurge, mais suivant les préceptes de la plus avisée et de la plus sage administration financière.

Ne vous avons-nous pas indiqué dans notre causerie du 23 mai ce que nous avons appelé le record de l'arbitrage? Il consistait à vendre à Paris vos anciens emprunts Russes — qui n'a pas en France d'anciens emprunts Russes? — pour racheter à l'Etranger du nouvel emprunt 5 o/o 1906, coté à Vienne, par exemple, beaucoup moins cher qu'à Paris.

Aujourd'hui, le même arbitrage est encore excellent. L'emprunt Russe 5 o/o 1906 est coté à Paris 91, 50, mais la partie du même emprunt prise par l'Autriche est cotée à Vienne 88, 25. En vendant à Paris une même quantité d'emprunt qu'on achètera simultanément à Vienne, on gagnera donc 3 1/4 o/o ou 17 fr. 24 par chaque 25 francs de revenu.

Inutile d'ajouter que si, au lieu de vendre à Paris de l'emprunt Russe 5 o/o 1906, on vend d'anciens emprunts 3 o/o ou 4 o/o, on gagne en plus la notable différence d'intérêt qui existe en faveur de l'emprunt 5 o/o comparé aux autres types de la dette russe. Il faut bien noter qu'à partir d'avril 1908, c'est-à-dire dans deux ans, on pourra revendre à Paris les titres de la tranche autrichienne achetés à Vienne puisqu'à cette date toutes les portions de l'emprunt 1906 émises sur les places étrangères auront droit de cité sur cette bonne place de Paris, si accueillante aux fonds russes et qui, nous le craignons, restera le seul vrai marché de ces Fonds.

Ici nous devons présenter une observation importante.

L'énorme tirage des Publications de Pierre Lafitte nous oblige à écrire longtemps à l'avance nos causeries financières. Les details sont encore augmentés actuellement par la grève des typographes. Pour la *Vie au Grand Air*, qui paraît tous les vendredis, ce délai est le plus court: huit jours environ; c'est pourquoi nous nous permettons ici d'écrire des chiffres. Toutefois, cette causerie, écrite le 5 juin, ne paraîtra que le 15. Nous prions le lecteur de tenir compte de ces dix jours: les cours peuvent se modifier.

C'est pour nous une gêne, mais c'est un bien pour les lecteurs. On comprendra facilement qu'exposés ainsi à être contredits par les faits, nous ne nous permettons de parler d'un mouvement de hausse ou de baisse sur une valeur que quand ce mouvement nous paraît absolument certain. C'est tout profit pour le lecteur, qui n'est jamais exposé à trouver ici des tuyaux de bourse, les plus dangereux de tous les conseils financiers.

Il y a trois mois déjà que les lecteurs de notre Revue internationale des valeurs de placement sollicités de vendre leurs actions des Charbonnages du Nord et du Pas-de-Calais sur lesquelles se prépare un krach dans un avenir plus ou moins éloigné. La baisse a déjà commencé, et nous répétons ici ce conseil, dont on verra plus tard l'importance.

Aujourd'hui, nous conseillons un achat, celui des actions de 500 francs de la Fabrique de chaussures Frauenfeld, canton de Thurgovie (Suisse). Cette fabrique, depuis très longtemps honorablement connue, vient d'être mise en actions par ses propriétaires, MM. Brauchlin, Steinhaüsser et Co, qui restent dans le Conseil d'Administration de la Société. La production journalière est de seize cents à deux mille paires de chaussures et les ouvriers sont au nombre de six cents à sept cents.

Le capital-actions est de 2.500.000 francs et le capital-obligations de 2 millions. Nous pouvons vous procurer les actions à 565 francs, et les obligations 4 1/2 o/o à 1.000 francs; et, sur les actions, nous sommes sûrs d'une hausse de 50 francs par titre qui se produira rapidement, sans doute dès la fin du premier exercice social, qui sera clos le 31 octobre prochain. Mais cette hausse pourrait se produire beaucoup plus rapidement, et c'est pourquoi nous devons faire remarquer que cette causerie est écrite dix jours avant sa publication.

Notre Revue internationale des valeurs de placement n'a pas cet inconvénient, puisque les conseils financiers sont écrits la veille de l'apparition du journal. De plus, les abonnés ont droit gratuitement à un service de surveillance de leurs portefeuilles, dont nous vous entretiendrons un jour plus longuement.

DEMME-DESROUSSEAUX.

Pour tout ce qui concerne la partie financière: ordres de Bourse, renseignements sur valeurs, paiement de coupons, etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque DEMME-DESROUSSEAUX et Cie,
9, rue Pillet-Will, Paris.

CORRESPONDANCE

R..., Issoudun. — Si vous nous en croyez, vous vous contenterez du bénéfice très sérieux que vous réalisez avec vos actions Omnibus; la hausse ne peut pas être indéfinie et la tendance aujourd'hui est certainement beaucoup moins ferme. Réalisez.

Nous vous adressons, d'autre part, une liste d'obligations 4 1/2 et 5 o/o de tout repos.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

La Semelle Michelin est réparable au même titre qu'un pneu ordtnaire.

Nos derniers Bulletins sur l'emploi de la Semelle Michelin en tous temps nous ont valu une volumineuse correspondance, et dans chaque lettre se retrouve le même point d'interrogation : Votre semelle est-elle réparable?

Un de nos correspondants traduit de la façon suivante l'état d'esprit qui a provoqué de toutes parts cette question :

« Vous conseillez, dit-il, dans vos derniers Bulletins, d'utiliser même en été vos semelles Michelin, et vous ajoutez que cette manière de faire équivaut à contracter une véritable assurance contre les accidents de route.

« Mais, dans toute question d'assurance, deux données sont à envisager : d'abord l'étendue du risque à couvrir, ensuite le montant de la prime à payer.

« Sur le premier point, tout le monde est d'accord avec vous pour reconnaître que les accidents de route sont aussi désagréables qu'onéreux.

« Quant à l'importance de la prime à payer, on pourrait, à première vue, considérer qu'elle consiste simplement dans la différence de prix entre une enveloppe ordinaire et une enveloppe à Semelle de même type. Il suffirait donc, pour la déterminer, de posséder un de vos tarifs et de savoir faire une soustraction.

« Cependant, je ne pense pas que l'on doive raisonner ainsi, car il y a un autre élément à faire entrer en ligne de compte et qui, certes, n'est pas négligeable : j'entends la capacité de réparation, si je puis m'exprimer ainsi, des pneus envisagés.

« Si j'emploie un pneu ordinaire, et qu'après usure du croissant initial on puisse l'en munir d'un deuxième, sinon d'un troisième, je puis dire que j'en ai tiré tout le parti possible.

« Si, au contraire, la garniture antidérapante de la Semelle étant usée, je ne puis la faire remplacer, l'emploi de la Semelle me devient considérablement moins avantageux.

« La Semelle Michelin se répare-t-elle aisément? Il me semble que tout le problème est là... »

Notre correspondant expose ainsi très nettement la situation.

Mais notre réponse est facile :

La Semelle Michelin est réparable au même titre qu'un pneu ordinaire.

D'abord, quand nous envisageons la création d'un article quelconque, nous nous préoccupons d'entrer dans tous les détails de son emploi, et plus particulièrement, s'agissant d'enveloppes ou de chambres à air, de la possibilité de réparation. Nous nous sommes donc tout spécialement préoccupés, en établissant notre Semelle, de rendre la réparation non seulement possible, mais encore pratique.

Aussi, pouvons-nous exécuter sur nos Semelles toutes les réparations que nous exécuterions sur un pneu ordinaire.

Nous pouvons donc parfaitement, lorsque la bande de roulement est usée, la remplacer par une nouvelle bande antidérapante.

Cependant, il ne faudrait pas croire qu'il y a lieu de faire remplacer cette bande de roulement parce qu'un certain nombre de rivets seraient usés ou auraient sauté.

Ce ne sont pas ces quelques accidents qui peuvent empêcher notre Semelle de rester antidérapante. Mais quand l'usure s'est bien généralisée, il faut évidemment procéder au remplacement.

Ici, pourtant, une remarque s'impose.

Chacun sait, et nous l'avons toujours déclaré nous-mêmes, qu'un antidérapant fatigue beaucoup plus qu'un pneu ordinaire son support, c'est-à-dire la carcasse du pneu. Si donc la Semelle dont la bande antidérapante est usée a fourni déjà un long et pénible service, il peut se faire qu'il ne soit pas indiqué d'y faire poser une deuxième bande antidérapante.

Celle-ci, en effet, obligerait l'enveloppe à fournir un travail qui excéderait ses forces. Mais, dans ce cas, et à la condition toutefois que l'enveloppe n'ait pas par trop souffert et que les toiles de la carcasse soient intactes, on aurait toujours la ressource d'y faire poser un croissant ordinaire et d'obtenir ainsi une enveloppe parfaitement susceptible de fournir à l'avant un excellent service.

Nous supposons, bien entendu, que les roues sont égales. L'inverse constitue une exception si rare de nos jours que cette supposition n'a rien d'invraisemblable.

Par conséquent, que tous les hésitants se rassurent : la Semelle Michelin est réparable.

Le doute écarté, rien ne s'oppose plus à ce qu'ils l'adoptent sans crainte comme le pneu classique par excellence, comme le pneu dont ils sont en droit d'attendre les résultats les plus satisfaisants.

MICHELIN.

LES AVANTAGES A NOS ABONNÉS

1. Nos abonnés ont droit à une prime magnifique, consistant en une parure de chemise en titre fixe, d'une valeur de 26 francs. Pour la recevoir, envoyer 3 fr. 50 pour la France, 6 francs pour l'étranger, pour frais divers.

2. L'abonnement étant de 24 francs par an et l'année se composant de 52 numéros à 50 centimes, les acheteurs au numéro payent 26 francs ; les abonnés bénéficient donc d'une réduction de 2 francs.

3. Les renseignements qui nous sont demandés par nos abonnés leur sont adressés à titre gracieux, alors que nos lecteurs doivent joindre 30 centimes aux demandes de réponses par lettres.

4. Les numéros exceptionnels sont envoyés à nos abonnés sans augmentation de prix.

5. Les numéros de la Vie au Grand Air et des autres publications Pierre Lafitte et Cie qui manquent à la collection de nos abonnés leur sont fournis à moitié prix.